

**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION  
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DES PROJETS TERRESTRES**

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

**Dossier 3211-08-012**

**Le 15 août 2016**

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

**Québec** 



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 3.....	1
1. MISE EN CONTEXTE DE L'ADDENDA 3.....	1
2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION .....	1
3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	2
4. DESCRIPTION DU PROJET .....	3
5. IMPACTS DU PROJET .....	4
6. VOLUME 2.....	7
7. VOLUME 3.....	7
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE SECOND DOCUMENT DE RÉPONSES.....	8
QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE TROISIÈME DOCUMENT DE RÉPONSES .....	10
DIVERS.....	12
COMMENTAIRES .....	12



## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à CDPQ-Infra inc. dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Plus précisément, le document adresse des questions sur trois documents transmis par l'initiateur : l'addenda 3 et le second et troisième document de réponses.

Le présent document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ADDENDA 3**

### **1. MISE EN CONTEXTE DE L'ADDENDA 3**

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

### **2. DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION**

**QC-2** Les groupes d'intérêt, tels que Vélo Québec, Vivre en ville ou Piétons Québec, ne figurent pas dans la liste des organisations participantes (tableau 3-1). Ont-ils été rencontrés ou autrement contactés? Ils ont une expertise en matière de connexions transport collectif/transport actif.

**QC-3** À la page 3-24, vous mentionnez que « lorsque possible, les stationnements seront étagés pour réduire l'empreinte sur le territoire. Cette option est notamment considérée pour les stationnements de la station terminale Rive-Sud, Panama, Pointe-Claire et Kirkland ». Pourtant, à la page 5-26, vous indiquez qu'au lieu d'un stationnement étagé, vous prévoyez maintenant un stationnement au sol pour la station terminale Rive-Sud. Ces deux renseignements ne sont-ils pas contradictoires? Quels

sont les facteurs qui déterminent l'étagement des stationnements? Avez-vous vraiment éliminé l'option du stationnement à étages? Combien d'hectares supplémentaires occupe le stationnement au sol versus le stationnement étagé prévu initialement? Si l'option du stationnement au sol devait être retenue, dans l'objectif de diminuer l'empreinte sur la zone agricole, avez-vous pensé à des scénarios utilisant l'espace entre les bretelles d'autoroute ou les stationnements existants dans un rayon de 1 km? Le MAPAQ demande une démonstration quant à l'adéquation ou non de ces possibilités.

- QC-4** En référence à la section 3.4.2, pourquoi avoir assimilé les groupes en agriculture aux groupes environnementaux, considérant que ces deux groupes d'intérêt ont souvent des positions divergentes ou du moins, des revendications propres? Cette façon de regrouper les acteurs ne vient-elle pas amoindrir l'importance des préoccupations de nature agricole? En référence au tableau 3-6, le MAPAQ demande que les enjeux agricoles soient ajoutés.
- QC-5** Sur l'île de Montréal, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) est responsable du réseau routier supérieur (autoroutes). Les gares du REM étant implantées le long d'axes routiers municipaux ou dans des emprises municipales, le développement et l'ajustement des infrastructures routières revient aux municipalités de l'agglomération de Montréal. De plus, comme votre objectif est d'assurer la fluidité des déplacements et l'accès aux stations, selon le MTMDET, il apparaît opportun que vous soyez partie prenante de la démarche de planification des axes routiers municipaux donnant accès aux stations du REM.
- QC-6** Au tableau 3-6, vous mentionnez que vous n'avez pas le mandat de développer des axes routiers. Considérez-vous, malgré cet élément de réponse, les impacts sur la zone agricole de l'aménagement des bretelles de sortie de l'A10 et du pont d'étagement à la hauteur de la montée Gobeil?
- QC-7** En référence à la section 3.5.3, n'aurait-il pas lieu de s'engager à travailler de manière plus étroite avec les acteurs du monde agricole pour également développer des mesures compensatoires appropriées et innovantes relativement aux impacts sur la zone agricole? Le MAPAQ est d'avis que l'initiateur devrait le faire.

### **3. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR**

- QC-8** Selon les fichiers de forme du projet reçus le 19 juillet 2016, le projet préliminaire empiète sur la réserve naturelle du Boisé-Roger-Lemoine (RN). Cette RN, d'une superficie de 8,15 ha, est reconnue pour un terme de 100 ans. Elle appartient à la Ville de Deux-Montagnes et figure au Registre des aires protégées du Québec. Nous vous informons qu'il est impossible d'empiéter sur une réserve naturelle en raison de l'incompatibilité de cet usage avec la vocation de conservation et des modalités de l'entente de reconnaissance qui l'interdisent nommément. Nous précisons que la reconnaissance d'une réserve naturelle par le ministre permet d'assurer la protection et

le maintien de l'affectation d'une terre privée à des fins de conservation et de contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aires protégées au Québec. Il est important que vous preniez en considération qu'une RN reconnue constitue une contrainte légale.

- QC-9** Dans la section 4.1.1.1.1, est-ce que le rapport de SM, daté d'avril 2016, est le même que celui présenté à l'annexe A de l'addenda 2? Dans cette même section, il est indiqué qu'une évaluation environnementale de site phase 1 pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue réalisée par Hatch en juin 2016 est présentée à l'annexe B. À cette annexe, un répertoire de sites contaminés et de sites d'équipement pétroliers est présenté. Il ne s'agit donc pas d'un rapport d'évaluation environnementale de site phase 1. Veuillez nous faire parvenir ce rapport (ce rapport peut être déposé en version électronique seulement).
- QC-10** Concernant la section 4.1.1.3, pouvez-vous fournir les études de caractérisation phase II déjà réalisées (ce rapport peut être déposé en version électronique seulement)?
- QC-11** La section 4.3.1 de l'addenda 3 vient bonifier la section 5.5.2 de l'addenda 2. Elle réfère au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour détailler la planification des villes de Pointe-Claire et de Dorval. Or, à la suite des réorganisations municipales de 2006, ces villes ont adopté leur propre plan d'urbanisme. Selon le ministère des Affaires municipales et de l'Organisation du territoire (MAMOT), ce sont donc les renseignements contenus dans ces documents qui doivent être considérés.
- QC-12** La section 4.3.2 de l'addenda 3 vient bonifier la section 5.5.3 de l'addenda 2. Il est indiqué que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) définit 11 catégories d'utilisation du sol. À cet égard, le MAMOT réitère que vous devriez préciser cette information puisque le Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) n'édicte pas d'aires d'affectation sur le territoire métropolitain.
- QC-13** La Secrétariat aux affaires autochtones vous propose quelques corrections au texte de la section 4.3.7 (voir annexe 1).

#### **4. DESCRIPTION DU PROJET**

- QC-14** À la page 5-4, il est mentionné que la technique de construction de tunnel par solidification des sols en place présente un risque technique. Quel est ce risque et pouvez-vous citer des exemples d'utilisation de cette technique ?
- QC-15** Le projet prévoit l'agrandissement du garage et des ateliers de Saint-Eustache, situés en fin de ligne du train Deux-Montagnes. Veuillez préciser si l'agrandissement prévu affectera des milieux boisés.

- QC-16** À la page 5-26, considérant l'étendue de certains stationnements incitatifs, est-ce que les impacts des distances de marche pour se rendre à la station ont été considérés?
- QC-17** Nous constatons aux pages 5-26 et 5-27 qu'une nouvelle configuration de la station terminale de la Rive-Sud est proposée. Le principal avantage évoqué est le coût moins grand. Qu'en est-il de l'empiètement en zone agricole? Est-ce que la nouvelle configuration permet une empreinte minimale au territoire? En quoi celle-ci est-elle optimale pour la zone agricole? De plus, combien d'hectares occupent maintenant les voies de garage?

## 5. IMPACTS DU PROJET

- QC-18** Au tableau 6-4, vous synthétisez les impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud. Pour la composante « activités agricoles », vous considérez que les activités d'exploitation et d'entretien occasionneront un impact résiduel « non significatif ». Pourtant, au volume 1 de l'étude d'impact d'avril, vous relevez plutôt, pour la phase d'exploitation (pages 365 et 366), trois impacts dont deux avaient un impact résiduel « significatif ». Pouvez-vous justifier cette différence?
- QC-19** À la section 6.3.2.3.1, il est indiqué qu'une tranchée de 250 m au nord du chemin Saint-François, entre les stations Technoparc et aéroport de Montréal, sera excavée. Selon les données préliminaires, cette tranchée pourrait avoir un impact majeur sur l'hydrogéologie du parc-nature des Sources, qui est un site en voie de protection par la Ville de Montréal. La gestion des eaux pluviales dans ce secteur a été basée sur la conservation des milieux humides et naturels en général. La modification de ce concept pourrait engendrer d'autres impacts imprévus. En effet, les efforts de conservation ont été établis afin d'assurer une continuité naturelle et hydrique ainsi qu'un maintien hydrologique des milieux humides. Dans les dernières semaines, des inventaires ornithologiques ont également fait état de la présence du petit blongios, une espèce vulnérable. La biodiversité présente dans ces milieux est riche et dépend en grande partie des composantes hydriques du site. Le passage du REM et l'approche du tunnel de l'aéroport en tranchée constituent un risque au maintien de la nappe phréatique. Il importe donc de bien évaluer les impacts sur les composantes naturelles du REM pour le tracé 2B. Aussi, il faudra tenir compte des impacts associés aux autres options de tracé. À la section 5.1.4 (page 5-22), vous mentionnez que le tracé 2B s'intègre mieux aux contraintes existantes. Toutefois, ces contraintes ne sont pas présentées. Veuillez présenter un tableau comparatif des options de tracé présentées (1A, 2 et 2B) au regard de ces contraintes afin que les impacts des différentes variantes puissent être évalués.

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



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

- QC-20** Selon votre évaluation, les impacts relatifs à la perte de superficies associées à un couvert végétal en zone urbanisée sont jugés non significatifs. Cette évaluation devrait tenir compte de la représentation des milieux naturels terrestres dans la portion occidentale de l'île de Montréal où le massif forestier du parc-nature des Sources est un élément stratégique. De plus, la nouvelle infrastructure du REM fragmenterait l'habitat, ce qui peut avoir un impact sur plusieurs espèces fauniques. L'appréciation de la valeur de cette composante de l'évaluation environnementale devrait tenir compte de ces éléments et, en conséquence, être revue à la hausse.
- QC-21** Est-ce que les coûts de construction et d'exploitation du projet assumés par les parties prenantes (sociétés de transport, municipalités, MTMDET) ont été évalués? Quels seront les impacts économiques associés aux modifications et réorganisations des systèmes de transport?
- QC-22** Étant donné l'ampleur du projet et l'échéancier serré, quelle stratégie envisagez-vous afin de réaliser l'étude de potentiel archéologique pour les différentes antennes et sous-zones concernées?
- QC-23** Plusieurs projets de *Transit oriented development* (TOD) sont envisagés voire déjà en planification le long du parcours projeté du REM. Étant donné que ce modèle de développement implique la densification et le rapprochement d'habitations par rapport aux infrastructures de transport, nous sommes préoccupés par la prise en compte de ces futurs récepteurs sensibles dans l'identification des moyens d'atténuation et les règles d'aménagement et de construction qui seront appliquées. Comment ces récepteurs seront-ils pris en compte dans la conception du REM? Nous sommes d'avis qu'une sensibilisation auprès des municipalités à l'effet de prendre en compte l'exposition au bruit des habitations est très importante.
- QC-24** L'établissement du REM et de ses stations impliquera une réorganisation des réseaux d'autobus collecteurs. Nous sommes d'avis qu'une sensibilisation auprès des autorités responsables à l'effet de prendre en compte l'exposition des récepteurs sensibles au bruit est très importante.
- QC-25** Étant donné que le tracé de l'antenne Deux-Montagnes n'est pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement administrée par la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique du MDDELCC,

lors de l'analyse des documents déposés, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) n'a pas évalué cette portion du projet. Il existe toutefois des enjeux fauniques qui devront être pris en compte par l'initiateur, notamment pour l'obtention des autorisations environnementales. Les autorisations en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune pour les travaux qui seraient effectués dans la rivière des Mille-Îles et dans la rivière des Prairies examineront les impacts fauniques locaux et les mesures d'atténuation prévues par CDPQ Infra inc.

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

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

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

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

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

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

- QC-29** Vous mentionnez que des impacts importants ont pu être évités à la suite de la nouvelle proposition de projet. Partant de ce fait, est-ce que la nouvelle proposition de projet a permis d'éviter ou de minimiser l'impact sur les milieux boisés? Le MFFP aimerait que vous quantifiez cet écart.
- QC-30** Vous mentionnez à la page 7-6 que l'évaluation des impacts des projets connexes est incomplète puisque plusieurs renseignements supplémentaires sont manquants. Il est également mentionné que des mesures d'atténuation adéquates seront élaborées pour en tenir compte. À cet effet, il vous est demandé de transmettre l'information ou les documents afférents lorsqu'ils seront disponibles.

## **6. VOLUME 2**

- QC-31** À la carte 6, sous le volet « eaux souterraines », il est indiqué « plage B-C » pour la contamination des eaux souterraines, ce qui ne s'applique qu'aux sols. Veuillez corriger.
- QC-32** La carte 10 indique que les terrains qui composeront le futur parc-nature des Sources sont des sites en voie de protection. Certains de ces terrains ont déjà été zonés « conservation » par l'arrondissement Saint-Laurent, un statut de protection leur est donc déjà octroyé. Le parc-nature des Sources est également identifié au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et l'arrondissement a adopté un règlement de concordance pour être conforme à ce schéma d'aménagement. Veuillez ajuster.
- QC-33** Le sentier cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire, mentionné dans l'Addenda 2 (page 5-127) et traversant l'aire d'étude de l'antenne Deux-Montagnes, n'est pas représenté sur la carte 16A. Veuillez apporter cette correction et confirmer que ce sentier a été considéré dans l'évaluation des impacts du projet.

## **7. VOLUME 3**

- QC-34** Concernant le tableau de l'annexe O, comment l'impact positif majeur en exploitation de réduction de l'utilisation du transport routier par transfert vers le REM a-t-il été évalué?
- QC-35** Puisque les réponses de l'annexe S provenant d'utilisateurs potentiels du REM pourraient différer selon la station fréquentée (par exemple, station terminale versus station Panama), pourrait-on obtenir les résultats en fonction du lieu de résidence des répondants?

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE SECOND DOCUMENT DE RÉPONSES

- QC-36** Est-ce que la rencontre de juillet mentionnée à la RE-29 a eu lieu? Si oui, pouvez-vous en faire un compte-rendu?
- QC-37** Concernant la RE-30, quand pourrez-vous nous fournir l'évaluation de l'envergure des impacts appréhendés sur les puits d'eau potable?
- QC-38** En lien avec la RE-42, vous avez énoncé qu'après une vérification légale, vous compreniez que le projet du REM n'était pas assujéti à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Comme le ministère de la Culture et des Communications (MCC) est d'avis que certaines portions du projet devraient être assujétiées à la Politique, pouvez-vous fournir plus de détails quant à l'avis légal obtenu?
- QC-39** Vous avez spécifié que vous alliez « prendre des ententes avec les propriétaires pour l'empiétement sur les terrains privés ou leur acquisition » (Addenda 3, annexe I, mesure H1). Des précisions sont demandées concernant les mesures qui seront appliquées afin de minimiser les impacts associés aux acquisitions partielles ou totales de terrains privés :
1. Bien que le MTMDET soit responsable du processus d'acquisition dans le cadre du projet (RE-71), pouvez-vous présenter, avant le début des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), une description générale de ce processus et de son déroulement? Est-ce que des compensations financières seraient versées aux propriétaires et aux occupants des terrains privés visés par les acquisitions partielles ou totales (résidants, locataires, commerces, industries, etc.)? De quelle façon pourraient être établis les montants de ces compensations, le cas échéant?
  2. Pouvez-vous préciser si les acquisitions partielles ou totales requises pour le projet pourraient entraîner la nécessité de relocaliser les occupants de certains terrains visés (résidants, locataires, commerces, industries, etc.)? Si tel est le cas, est-ce qu'un soutien à la relocalisation serait offert (par exemple, un service d'accompagnement et d'aide à la relocalisation, le versement d'indemnités pour couvrir les frais de déménagement et les dommages-intérêts en réparation du préjudice encouru, s'il y a lieu)?
- QC-40** À la RE-106, mais aussi dans d'autres réponses subséquentes, vous mentionnez, concernant les travaux dans les rivières des Mille-Îles et des Prairies, que la demande de certificat d'autorisation au MDDELCC sera faite en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (Chapitre Q-2) pour un projet ferroviaire, subséquent à l'émission du décret du MDDELCC. En fait, les demandes de CA, pour les travaux reliés aux ponts, devront être faites en vertu de l'article 22 de la LQE, car les travaux impliqueront des impacts dans des cours d'eau.

- QC-41** À la RE-111, vous qualifiez les pêcheries récréatives comme une composante à valeur faible puisqu'elles semblent peu valorisées par la population. Le MFFP souhaite rappeler que les régions de Montréal et de Laval totalisent près de 500 000 jours de pêche selon les statistiques de 2012, ce qui représente 8 % des jours de pêche de l'ensemble du Québec pour un territoire relativement restreint. La qualité des populations de poissons du fleuve Saint-Laurent, de la rivière des Prairies, de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Outaouais, ainsi que la proximité de ces plans d'eau d'importance avec le centre démographique majeur de Montréal, constituent des facteurs non négligeables qui contribuent à valoriser la ressource ichtyologique régionale. Cette ressource est également hautement valorisée par les pêcheurs autochtones de la région.
- QC-42** À la RE-117, vous mentionnez que le plan de suivi et de surveillance environnementale sera complété afin d'inclure la surveillance de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE) et le suivi de la reprise de la végétation. Ce plan révisé sera remis au MDDELCC avant les audiences publiques du BAPE prévues pour le projet. Dans le tableau de la section 2 du troisième document des réponses, la date visée pour le dépôt du plan de suivi est en novembre 2016 alors que celle pour le plan de surveillance est à l'hiver 2017. Est-ce que l'engagement de la RE-117 tient toujours?
- QC-43** À la RE-133, vous présentez certains paramètres des suivis environnementaux qui seront préparés dans le cadre du projet. Pour le « suivi de relocalisation d'espèces et des habitats créés pour les espèces relocalisées », vous évoquez la possibilité de procéder à une réintroduction d'individus si les autres mesures étaient insuffisantes. Pour la très grande majorité des espèces en situation précaire, cette pratique n'est pas recommandée par le MFFP, puisqu'elle pose plusieurs problématiques, notamment concernant la conservation de la diversité génétique des populations et les maladies. Ainsi, cette solution de dernier recours doit être évitée et les efforts doivent être concentrés sur la conservation des habitats et la survie des individus en place.
- QC-44** Concernant la RE-135, elle a été reproduite deux fois et il y a quelques différences. Il est notamment indiqué, dans la première partie de la réponse, qu'« un programme de suivi [de l'impact économique] et d'accompagnement [des commerces et industries] *sera* mis en place », tandis que dans la seconde partie de la réponse, il est mentionné qu'« un programme de suivi et d'accompagnement *pourrait être* mis en place ». Veuillez préciser vos intentions quant à la mise en œuvre d'un tel programme de suivi.
- QC-45** À la RE-144, vous précisez qu'une station terminale implantée en zone agricole pour capter la grande majorité des usagers régionaux du système en amont de l'échangeur A10/A30 ne vise pas à régler le problème de congestion routière sur le réseau autoroutier. Ce choix vise plutôt à offrir à l'utilisateur un temps de déplacement compétitif et une correspondance optimale avec les autobus. Veuillez démontrer qu'aucun site en zone non agricole ne peut répondre à ces objectifs.
- QC-46** Dans le premier document de réponses (RE-11), vous avez expliqué que la station Du Quartier ne pouvait être la station terminale puisque le centre de l'autoroute, étant donné sa superficie limitée, ne pouvait accueillir les composantes

complémentaires requises (stationnements, terminus d'autobus, etc.). Or, dans le cadre de la deuxième série de réponses, la RE-145 mentionne que ce qui empêche l'implantation d'une station terminale à Du Quartier est plutôt le fait qu'une telle station exige une largeur de 35 m et que le centre de l'autoroute n'offre que 20 m. Pourquoi la station Du Quartier doit-elle se trouver obligatoirement au centre de l'autoroute? Expliquez ce qui empêcherait d'implanter une station terminale de même que ses composantes complémentaires dans le quadrant nord sur un des lots vacants adjacents à l'autoroute 10 que vous avez identifiés (notamment ceux dont les superficies sont les suivantes : 26 411 m<sup>2</sup>, 122 608 m.<sup>2</sup> et 46 239 m<sup>2</sup>).

- QC-47** En lien avec la réponse RE-166, le MAPAQ constate qu'aucune mesure de compensation n'est proposée jusqu'à maintenant. En effet, la recherche de mesures compensatoires (H5) n'est pas, en soi, une mesure de compensation. Pourtant, le document d'attentes que le MAPAQ vous a acheminé en décembre 2015 était explicite en ce sens : l'étude d'impact devait proposer des mesures de compensation pour pallier, le cas échéant, la perte de sol agricole, la déstructuration de la zone agricole et les pressions de développement urbain subies par celle-ci. Nonobstant les arguments de Lemay-DAA, le MAPAQ est toujours d'avis que le projet du REM, tel qu'il est prévu aujourd'hui, aura des impacts significatifs négatifs sur la pérennité du territoire agricole et sur le développement des activités agricoles dans le secteur prévu pour accueillir la station terminale. C'est pourquoi le MAPAQ demande notamment à ce que des mesures pour compenser, par des superficies équivalentes en quantité et en qualité, les espaces perdus à des fins d'agriculture, soient définies dès maintenant par l'initiateur. De plus, c'est à ce dernier que revient la tâche de faire la recherche du ou des sites qui seront nécessaires pour réaliser cette compensation.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR LE TROISIÈME DOCUMENT DE RÉPONSES

- QC-48** Aux RE-5 et RE-6, vous proposez, suivant la réalisation des inventaires à l'été 2016, de déposer des plans de compensation des habitats fauniques pour les consultations du BAPE. Des pertes importantes sont appréhendées, particulièrement pour les populations de couleuvre brune. Il apparaît donc souhaitable que ces plans soient déposés pour les consultations publiques. Toutefois, l'échéancier semble irréaliste, puisque le développement de plans de compensation demande d'avoir un portrait bien défini des pertes et une analyse des stratégies d'évitement et d'atténuation de ces pertes avant même de planifier des compensations. Or, le portrait des pertes demeure incomplet, puisque le tracé et l'aménagement des stations sont toujours en évolution et les résultats des inventaires ne sont pas encore connus. Il importe de rappeler que le plan de compensation sera nécessaire à l'analyse environnementale du projet.
- QC-49** En lien avec la RE-7, il est important de mentionner que les peuplements âgés entre 21 et 80 ans (classes d'âge entre 30, 50, 70, JIN, JIR) ne sont pas considérés comme jeunes au niveau des stades de développement, mais plutôt comme des peuplements d'âge intermédiaire. Certains sont même considérés comme des recrues potentielles de vieux peuplements. Le stade intermédiaire revêt une grande importance au point de vue des préoccupations sociales ainsi que pour certaines espèces fauniques ou floristiques. D'autre part, bien que les superficies sans couvert, souvent associées aux

friches, contiennent une présence limitée d'arbres ou d'arbustes, elles sont considérées comme des superficies forestières productives qui constituent des habitats pouvant être significatifs pour préserver la biodiversité et la diversité faunique. De plus, les friches sont constituées d'une succession de végétaux qui, laissée à elle-même, redevient une forêt. Le MFFP souhaite rappeler que toute superficie forestière productive quel que soit son stade de développement ou sa composition représente un élément d'importance dans les basses-terres du Saint-Laurent. À ce sujet, pouvez-vous préciser si les superficies de la classe « sans couvert » du tableau 2-2 correspondent à des superficies forestières productives ou non productives selon la carte écoforestière du MFFP (2013)? Il vous est aussi demandé de répertorier les codes de terrains (ex. : ANT, A, DH, FR etc.) pour la classe « sans couvert ».

- QC-50** La RE-8 indique qu'aucune occurrence d'espèce floristique à statut précaire n'a été enregistrée pour le secteur de la gare Pointe-Claire projetée. Pourtant, dans l'addenda 2 de l'étude d'impact (page 5-53), il est indiqué que les terrains vacants à l'état naturel sont composés d'espèces floristiques indigènes à statut précaire. Veuillez préciser/rectifier. De plus, le développement de la gare projetée à Pointe-Claire pourrait compromettre la valeur écologique de ce secteur composé de milieux naturels peu perturbés.
- QC-51** Selon l'évaluation des pertes de superficies forestières, le MFFP comprend, en incluant les pertes qui sont associées à l'antenne Rive-Sud, qu'environ 24 ha de superficies boisées seraient perdus. Votre engagement à remplacer les arbres perdus a été confirmé à la RE-12. Étant donné que cet engagement semble être associé aux terrains du projet, le MFFP souhaite savoir ce qui est envisagé si ces terrains n'étaient pas suffisants en superficie pour permettre un reboisement dans un ratio de 1 pour 1. Le MFFP souhaite aussi indiquer qu'il se montre disponible pour participer au comité associé au reboisement. Il possède l'expertise dans ce domaine.
- QC-52** En ce qui concerne les comités de liaison, vous précisez à la RE-16 que différents comités de bon voisinage seront mis en place à compter de l'hiver 2017, avant le début des travaux, et que les renseignements concernant ces comités restent à définir. Considérant l'importance que peuvent avoir de tels comités pour minimiser les impacts négatifs d'un projet et en bonifier les impacts positifs, veuillez nous fournir les renseignements relatifs aux éléments suivants dès qu'ils seront déterminés de manière officielle :
- nombre de comités;
  - composition (nombre de membres, affiliations et milieux représentés, incluant le milieu résidentiel et des usagers du REM);
  - mandats et objectifs;
  - mode(s) de financement;
  - fréquence des rencontres;
  - mode(s) de diffusion des comptes rendus de leurs activités.

- QC-53** Considérant que vous avez énoncé votre intention de poursuivre le dialogue amorcé avec les parties prenantes à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation (page 29 du volume 1 de l'étude d'impact), avez-vous prévu que les comités de bon voisinage soient maintenus durant la phase d'exploitation? Si ce n'est pas le cas, quels moyens de communication envisagez-vous pour cette phase du projet?
- QC-54** Dès que disponible, vous devrez également fournir des précisions sur le système de gestion des plaintes que vous comptez mettre en place lors de la phase de construction. Comment les plaintes seront-elles recueillies et traitées? Seront-elles consignées dans un registre, avec les détails relatifs aux actions entreprises afin de les traiter? Est-ce qu'un suivi sera effectué afin de s'assurer que les plaintes aient été traitées adéquatement? Est-ce que ce système de gestion des plaintes sera maintenu durant la phase d'exploitation?
- QC-55** En lien avec la RE-46, considérant que le tracé du REM détermine en grande partie l'empiètement en zone agricole, avez-vous analysé d'autres tracés d'accès au quadrant sud? Existe-t-il d'autres tracés possibles qui permettraient de moins empiéter en zone agricole? Expliquez pourquoi.

## **DIVERS**

- QC-56** Contrairement à ce qui est indiqué à la page 7-4 du volume 1 de l'addenda 3, le MTMDET ne projette pas de prolonger l'A440 vers l'ouest en traversant la rivière des Prairies et l'Île Bizard pour rejoindre l'A40 à Pierrefonds. Il serait opportun de corriger cette information.
- QC-57** Concernant l'attractivité économique du centre-ville de Montréal et son impact sur l'attractivité des autres régions métropolitaines, vous avez mentionné qu'aucune analyse n'a été réalisée à ce sujet. Afin de pouvoir évaluer les externalités positives et négatives du projet du REM sur la rive-sud de Montréal, le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation aimerait savoir si vous envisagez de procéder à ce type d'analyse prochainement.
- QC-58** Le MDDELCC rappelle que les projets de compensation pour les milieux humides et les cours d'eau doivent présenter des bonifications des conditions initiales afin qu'ils soient jugés acceptables.
- QC-59** Veuillez faire référence au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal plutôt que de la Ville de Montréal.

## **COMMENTAIRES**

- QC-60** Le MAMOT considère que l'étude d'impact sous-estime le caractère structurant pour l'aménagement du territoire, les réseaux de transport collectif existants et le



renforcement des liens entre l'aménagement et le transport du projet du REM. L'étude d'impact devrait, par exemple, étayer les questions de terrains vacants ou à redévelopper et mieux articuler les impacts de ce réseau sur les transports collectifs existants et projetés.

- QC-61** L'articulation du REM avec les infrastructures existantes de transport collectif est primordiale. Le MAMOT considère que cet aspect n'est pas suffisamment couvert dans les documents. Les liens aménagement-transport sont également peu discutés. Le MAMOT considère toujours que la description des variantes est présentée de façon trop succincte. Une analyse détaillée des équipements ainsi que des impacts de leur localisation est demandée en considérant les principes mis de l'avant par les orientations gouvernementales, notamment afin de rentabiliser les infrastructures et contrer les effets de l'étalement urbain. Par ailleurs, les documents ne présentent pas de variantes relatives aux différents types de stationnements (étagés, souterrains) qui pourraient minimiser l'empiètement au sol. Cette question revêt toute son importance si on prend en considération les objectifs de minimiser les pertes de sols agricoles et de maximiser le potentiel de développement des aires TOD. À cet effet, l'étude d'impact ne semble pas considérer la possibilité de partager des stationnements existants.
- QC-62** Le MAMOT considère que les documents devraient aborder la possible baisse d'achalandage sur la ligne du train de l'Est, déjà sous-utilisée, et sur la ligne Vaudreuil-Hudson, dont neuf des 18 gares subiront l'influence directe du REM.
- QC-63** À la RE-22 et aux endroits afférents dans le document, il faudrait préciser que le schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes présentement en vigueur date de 1988. En effet, bien qu'un schéma d'aménagement ait été adopté en 2006, celui-ci n'est toujours pas en vigueur.



**Hubert Gagné**, M.Sc.Géogr.

Chargé de projets

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres



**Valérie Saint-Amant**, M. Sc. Environnement

Coordonnatrice des projets de transport

Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres



**ANNEXE 1 :**

**Commentaires du Secrétariat aux affaires autochtones**





CDPQ Infra Inc.

Réseau électrique métropolitain  
Étude d'Impact sur l'Environnement – Addenda 3

(Ethnoscop, 2016). Enfin, les schémas d'aménagement et développement des agglomérations de Montréal, ainsi que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et ses arrondissements (évaluation du patrimoine urbain) ont également été consultés.

Aucun élément du patrimoine archéologique n'est présent dans des secteurs des villes de Baie-d'Urfé, Beaconsfield et Kirkland, présents dans l'aire d'étude élargie. Une demande officielle a été soumise au Conseil du patrimoine de Montréal pour obtenir un registre plus détaillé des sites archéologiques d'intérêt spécifiques. Ce répertoire pourra servir à bonifier la description du milieu et l'analyse des impacts du projet ultérieurement.

#### 4.3.6.2.1 Nouvelle section 5.5.9.2.7 : Laval

La Ville de Laval a indiqué dans une communication officielle qu'aucun site d'intérêt archéologique n'était répertorié sur son territoire, et l'étude de la documentation disponible publiquement confirme cette affirmation (Laval, 2012; Laval 2016b; Laval 2016c).

#### 4.3.6.2.2 Nouvelle section 5.5.9.2.8 : Deux-Montagnes

La consultation de la documentation de la Ville et de la MRC de Deux-Montagnes n'a révélé aucun site archéologique dans l'aire d'étude élargie, mais la zone d'étude locale, représentée par les rives de la rivière des Mille-Iles, est identifiée dans le schéma d'aménagement comme une zone d'intérêt archéologique (MRC Deux-Montagnes, 2007; Deux-Montagnes, 2011).

#### 4.3.7 Nouvelle section 5.5.11 : Milieu autochtone

Suite aux questions reçues des ministères sur le rapport d'étude d'Impact, un profil des Premières Nation Mohawk de Kanesatake et Kahnawake ont été dressés. Les informations recueillies complètent la description du milieu humain avec la section additionnelle qui suit.

##### 4.3.7.1 Première Nation Mohawk de Kanesatake

La Première Nation Mohawk de Kanesatake est une communauté iroquoise qui occupe un territoire enclavé dans la municipalité d'Oka, au confluent de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent. Des 16 200 membres reconnus de la Nation mohawk au Québec, 1362 habitent Kanesatake (Affaires autochtones et du Nord Canada, 2009) et 1124 membres de la communauté habitent hors réserve. La langue d'usage pour les membres de la communauté est l'anglais. Aucune donnée n'est disponible sur l'usage de la langue mohawk parmi les membres de la communauté.



CDPQ  
Infra

CDPQ Infra inc.

Réseau électrique métropolitain  
Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3

Les données du recensement (Statistique Canada, 2011a) ne présentent aucune information sur la communauté de Kanesatake pour 2006 et 2011. La communauté ne fait pas non plus l'objet d'un index de bien-être des collectivités (Affaires autochtones et du Nord Canada, 2016), qui est entre autres calculé sur la base des résultats du recensement.

#### 4.3.7.2 *Survol historique*

##### 4.3.7.2.1 Pré-contact européen

Les peuples iroquois étaient présents dans la vallée du Saint-Laurent depuis 3000 ans, et bien que Kanesatake ait été la plus orientale des 5 nations iroquoises, on croit que les Mohawks représentaient un peuple distinct, malgré certaines pratiques culturelles similaires, et qu'ils auraient repoussé les autres peuples iroquois de la vallée du Saint-Laurent dont le mode de vie était généralement sédentaire et basé sur la culture du maïs (Pendergrast, 1998), dans leur quête pour des terres de chasse et pour le contrôle de la traite régionale des fourrures au début du 17<sup>e</sup> siècle.

##### 4.3.7.2.2 Post-contact européen

En 1717, la Couronne française concède la Seigneurie des Deux Montagnes, territoire qu'utilisent les Mohawks, à la congrégation catholique des Sulpiciens, basée à Paris. Cette cession des terres crée une dynamique conflictuelle entre la Couronne et la Première Nation, alors que les Sulpiciens vendent des parcelles de ces terres à des intérêts privés alors qu'elles étaient vouées aux autochtones de la région. Au cours des deux cents années suivantes, plusieurs décisions de la cour du Bas-Canada soutiendront la validité du titre des Sulpiciens (Daniel, 1980). Les tensions relatives à ces questions éclatent en conflit armé en 1869 (Tekastiaks, 1990).

En 1945, le gouvernement fédéral accepte d'acheter les terres restantes pour créer une base territoriale pour les Mohawks, qui ne considèrent pas que cet achat règle leurs revendications territoriales, comme elle crée une toile de propriétés réparties à travers la ville d'Oka. D'autres propriétés sont acquises par le gouvernement fédéral dans les années 1960 et 1980, mais comme les parcelles ne sont pas contiguës, elles ne représentent pas une réserve au sens de la Loi sur les Indiens.

#### 4.3.7.2.3 Crise d'Oka

En 1975, les Mohawks des trois communautés reconnues (Akwasasne, Kanesatake et Kahnawake) présentent une réclamation territoriale globale conjointe, qui demande le titre autochtone pour un territoire qui inclut la Seigneurie (Parliament of Canada, 2001). Le rejet de ces réclamations en 1975, 1997 et 1986 (Pendergrast, 1998) (Parliament of Canada, 2001), contribue à l'intensification du conflit et à l'éclatement de la Crise d'Oka. Effectivement, le statut de terres publiques des parcelles de terrain acquises ne permet pas à Kanesatake d'avoir accès aux provisions territoriales prévues par la Loi sur les Indiens, particulièrement celle d'adopter une réglementation administrative.

Dans un contexte de tension croissante sur l'utilisation des terres incluses dans la revendication de Kanesatake, les relations entre la Ville d'Oka et la Première Nation basculent vers le conflit ouvert lorsque la Ville annonce des projets de développement sur un territoire inclus dans cette réclamation. Une partie boisée de ce terrain avait été partiellement développée pour la création d'un terrain de golf en 1961, malgré l'opposition des Mohawks, qui considéraient qu'il s'agissait d'une pinède sacrée et que celle-ci recelait un site de sépulture. En 1989, la Ville annonce l'expansion du terrain de golf, et l'implantation de 60 condos sur les terres adjacentes. Des membres de la communauté bloquent l'accès aux terrains en question.

Alors que la Sûreté du Québec est appelée à prendre en charge l'escalade des tensions à Oka, les Mohawks font appel à un réseau d'alliés des États-Unis et du Canada, qui participent au maintien du barrage. En solidarité avec Kanesatake, les Warriors, une faction armée mohawk, érigent un barrage sur le pont Mercier, bloquant l'accès à l'île de Montréal par la rive sud. Des barrages sont érigés sur les routes 132, 138 et 207. Au paroxysme des tensions, des coups de feu sont échangés, menant à la mort d'un soldat et d'un aîné mohawk, ainsi qu'à des dizaines de blessés de chaque côté. À la fin de l'été 1990, les forces armées négocient une sortie de crise avec les Mohawks actifs sur la rive sud, ce qui mène à la fin de la crise à Oka. La crise aura duré 78 jours.

#### 4.3.7.2.4 Nouvelle entente

Les événements de 1990 forcent une reconsidération des réclamations territoriales de Kanesatake, et une nouvelle ronde de négociations est entamée en 1991 avec le gouvernement fédéral (Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2015).

En 2000, Kanesatake et le gouvernement fédéral en viennent à un accord pour tenter de régulariser la situation administrative de la communauté, l'Entente concernant l'exercice de pouvoirs gouvernementaux par Kanesatake sur son assise territoriale provisoire.

Cette entente provisoire donne une assise territoriale à Kanesatake, qui leur donne plusieurs des pouvoirs administratifs propres aux réserves indiennes.

Cette assise territoriale inclut également la réserve Doncaster 17 (illustrée à la carte 5.2), située dans les Laurentides, donnée aux Mohawks de Kanesatake et Kahnawake. Cette entente établit que la réserve Doncaster est une réserve au sens propre de la Loi, alors que les parcelles situées à Oka sont considérées comme des « terres réservées » (Pendergrast, 1998). L'entente habilite également la communauté à adopter des réglementations sur la gestion foncière et autres questions administratives.

Plusieurs événements depuis l'adoption de cette entente marquent une progression dans le statut et les relations de la communauté, dont (Radio-Canada, 2011) :

- 2007 – Entente de principe entre Oka et Kanesatake sur l'harmonisation réglementaire;
- 2008 – Acceptation d'une partie des revendications territoriales de Kanesatake sur la Seigneurie;
- 2010 – Nomination des représentants fédéraux pour la négociation des revendications de Kanesatake sur le territoire de la Seigneurie et amorce des négociations préliminaires.

#### 4.3.7.3 Structure de gouvernance

En 1991, dans le cadre des négociations avec le gouvernement, la communauté de Kanesatake se dote de son propre système électoral coutumier, qui n'est pas directement encadré par le gouvernement fédéral (Conseil mohawk de Kanesatake, 1991). Ce code établit les principes de gouvernance de la communauté, ainsi que les critères d'admissibilité des candidats, les cycles des mandats, les procédures électorales et d'appel, ainsi que le code d'éthique pour les campagnes politiques.

Le chef courant du conseil, élu en 2014, est Serge Otsi Simon, et les conseillers sont John Canatonquin, Bruce Montour, Victor Bonspille, Patricia Meilleur-et, Gloria Ann Nelson et Lourena Montour (Mohawk Council of Kanesatake, 2016).

#### 4.3.7.4 Services et entreprises

Le Conseil de bande de Kanesatake offre les services suivants, et est responsable des installations occupées ou gérées par les institutions chargées de dispenser ces services (Mohawk Council of Kanesatake, 2016) :

- Un service policier.

Commentaire [VG1]: Kanesatake est desservi par la Sûreté du Québec.



- Un centre éducatif;
- Un centre des aînés;
- Un bureau des ressources humaines;
- L'association des protecteurs de la langue mohawk (Mohawk Language Custodian Association);
- Une garderie;

La Société de développement de Kanesatake est responsable de la gestion des terres acquises au long du règlement des revendications territoriales de la communauté.

Commentaire [VG2]: Pas encore, du moins, pas subventionnée. Un CPE sera en construction bientôt.

#### 4.3.7.5 Territoires de Kanesatake

Le territoire traditionnel cité par les trois communautés mohawks dans leur revendication territoriale de 1975 s'étend de l'est de l'Ontario à la vallée du Saint-Laurent (SIDAIT, 2016). La communauté de Kanesatake actuelle occupe une superficie de 11,9 km<sup>2</sup> enclavée dans le territoire de la municipalité d'Oka, dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Deux Montagnes (Affaires autochtones et du Nord Canada, 2009). Ces terres, qui ne représentent pas des réserves officielles, sont constituées de plusieurs parcelles agencées dans le même secteur, et illustrées à la carte 5.1.

Ces 55 parcelles, dont plusieurs sont localisées le long de la rivière des Outaouais, ne sont pas nécessairement contiguës, et sont séparées par des terrains n'appartenant pas à la Nation ou à ses membres.

Figure 4-11 : Terres de Kanesatake (Ikimap, 2016 ; SIDAIT, 2016)



Kanesatake détient aussi des terres de réserve (65 km<sup>2</sup> -réserve indienne Doncaster 17), localisées à l'ouest du parc régional de la forêt Ouareau, au nord-est de Sainte-Agathe-des-Monts dans la région administrative des Laurentides (Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2015) (Geodata US, 2016). Cette réserve représente une propriété conjointe des Nations mohawks de Kanesatake et Kahnawake, où les deux Nations ont des droits exclusifs. Ces terres sont illustrées à la carte 5.2, présentée ci-dessous.

4.3.7.5.1  
territoriales

Le Conseil  
Kanesatake  
l'esprit de sa  
globale sur  
traditionnel  
environ,

correspond à la Seigneurie des Deux-Montagnes, entre Saint-Placide, Saint-Eustache et Mirabel au nord. Bien que la revendication territoriale globale pour l'ensemble du territoire de la Seigneurie ait été rejetée plusieurs fois à partir des années 1970, citant un manque de démonstration d'une « occupation traditionnelle » à l'est de l'Ontario et dans la vallée du St-Laurent (SIDAIT, 2016), Kanesatake poursuit ses négociations avec le gouvernement fédéral pour la résolution d'une revendication particulière, dont les résolutions sont des compensations financières visant des terrains spécifiques.

La négociation entamée en 2010 entre le gouvernement fédéral et Kanesatake en lien avec la revendication particulière de la communauté vise essentiellement la compensation financière de la Nation pour des terres promises par l'ordre des Sulpiciens, à qui les terres avaient été cédées par la Couronne de France en 1717 (Trudel, 2009), qui n'ont jamais été données aux Mohawks. En 2008, le gouvernement fédéral a reconnu son erreur fiduciaire dans l'autorisation historique donnée aux Sulpiciens de vendre les terres qui devaient être remises

aux Mohawks (Trudel, 2009) (Radio-Canada, 2011).

Figure 4-12 :  
Terres de  
Kanesatake –  
Réserve  
Doncaster 17

Revendications

de bande de  
maintient  
revendication  
un territoire  
de 420 km<sup>2</sup>  
territoire qui

En 2015, le Chef Simon annonçait que la résolution de la revendication particulière de Kanesatake était imminente (Radio Canada, 2015a).

La Figure 4-13 présente le territoire visé par la revendication de Kanesatake, soit la Seigneurie des Deux Montagnes. Elle confirme que le territoire revendiqué par Kanesatake ne chevauche pas la zone d'étude élargie du projet.

Commentaire [VG3]: Les discussions se poursuivent, mais rien n'indique que la résolution est imminente.



CDPO Infra inc.  
Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3

#### 4.3.7.5.2 Préoccupations courantes de la communauté

##### SANTÉ

Au cours des dernières années, le Centre de santé de Kanesatake (Tsi Tentionatshnié Tha) a mené des consultations des membres de sa communauté. Trois (3) préoccupations principales sur la santé de la communauté ont émergé de ces consultations (Kanesatake Health Center, 2016) :

- La barrière linguistique qui persiste entre les Mohawks et le système de santé de première et deuxième ligne, dont les services sont prodigués en français;
- L'absence d'un médecin dans la communauté;
- L'absence de transport facile entre la communauté et Saint-Eustache pour se rendre à l'hôpital.

##### GESTION DU TERRITOIRE

En 2015, le conseil de Kanesatake amorçait un processus de consultation sur une politique conjointe de Kahnawake et de Kanesatake sur la gestion du territoire mohawk de la réserve Doncaster No. 17, appelée Tiweroton (Mohawk Council of Kanesatake, 2015b). Cette politique établit des modalités administratives pour la mise en œuvre d'un système de gestion du territoire, incluant un protocole administratif, un mécanisme de traitement des plaintes et infractions ainsi qu'un cadre pour la pratique de la chasse et pour la construction d'abris.

##### TENSIONS AVEC LE MILIEU NON AUTOCHTONE

Plusieurs tensions persistent entre la communauté de Kanesatake et les communautés avoisinantes, plus de 25 ans après la résolution de la crise d'Oka. Bien que les tensions soient moins vives qu'entre Kahnawake et la Ville de Châteauguay, les événements de 1990 marquent encore les relations entre la population non autochtone d'Oka et les membres de la communauté (Radio-Canada, 2015b). Pour certains membres de la communauté, les questions territoriales sont toujours d'actualité, comme le démontrent les efforts d'un promoteur immobilier pour développer un secteur de la pinède en 2010 (Radio-Canada, 2011) (Trudel, 2009).



CDPQ Infra Inc.

Réseau électrique métropolitain  
Étude d'impact sur l'environnement -- Addenda 3  
4.3.7.5.3 Conclusion

Compte tenu de la distance de l'empreinte et de la zone d'étude du projet, des réserves de Kanesatake et du territoire visé par les revendications territoriales de la communauté, il est estimé que les membres de la communauté ne subiraient pas d'impact direct de la mise en œuvre du projet au-delà des impacts régionaux examinés dans les autres sections du rapport.

Étant donné que le territoire traditionnel des Mohawks dans la vallée du Saint-Laurent couvre ces étendues, par contre, il est possible que des membres de la communauté détiennent des informations sur la présence de sites archéologiques ou d'importance culturelle historique dans la zone d'étude, particulièrement aux abords du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Mille-Îles. De telles données pourront être intégrées dans le plan de gestion social et environnemental du projet si elles sont obtenues.

#### 4.3.7.6 Première Nation Mohawk de Kahnawake

La Première Nation de Kahnawake est une communauté iroquoise qui occupe un territoire enclavé dans la MRC Roussillon et la CMM, sur les rives du lac Saint-Louis. 10 824 personnes s'identifient comme Mohawks de Kahnawake, dont 7901 habitent la réserve. La langue d'usage pour les membres de la communauté est généralement l'anglais, bien qu'aucune donnée ne soit disponible sur l'usage de la langue mohawk.

Comme dans le cas de Kanesatake, les données de recensement de Statistiques Canada ne présentent aucune information sur la communauté de Kahnawake pour 2006 et 2011.

#### 4.3.7.6.1 Survol historique

##### PRÉ-CONTACT EUROPÉEN

Le contexte historique pré-contact des Mohawks dans la vallée du Saint-Laurent est traité au chapitre précédent.

##### POST-CONTACT EUROPÉEN

Kahnawake a été créée comme enclave autochtone en 1860 dans la Seigneurie de Sault-Saint-Louis, donnée par la Couronne française à l'ordre catholique des Jésuites, pour abriter les Mohawks qui s'étaient convertis au catholicisme. Après la prise de contrôle de la région par les Anglais en 1762, le territoire avait été entièrement légué aux Mohawks. Toutefois, au courant des prochaines décennies et siècles, des empiètements sur la réserve ont été tolérés, jusque dans les années 1950, alors que des cessions de terrains pour des projets



CDPQ Infra Inc.

Réseau électrique métropolitain  
Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3

d'infrastructure ont forcé l'abandon de terres additionnelles (Alfred, 1995; Alfred, 1995b). Plusieurs de ces terres auront fait l'objet de revendications territoriales, qui seront explorées plus bas.

#### 1.1.1.1.1 CRISE D'OKA

Le contexte historique et les répercussions sur la communauté de Kahnawake sont explorés au chapitre précédent.

#### 4.3.7.6.2 Structure de gouvernance

Kahnawake gère son propre système électoral coutumier, qui prévoit l'élection de 12 représentants de la communauté pour administrer ses affaires publiques, soit les chefs; parmi ceux-ci, un grand chef est également nommé. En 2006, la durée des mandats a été étendue de 2 à 3 ans (Kahnawake, 2016a). Le grand chef est présentement Joseph Tokwiro Norton, et les 12 chefs sont Bobby Patton Jr., Carl Horn, Rhonda Kirby, Martin Thawen:Rate Leborgne, Gina Deer, Kenneth Karonhiatie McComber, Arlene Jacobs, Kahsennenhawe Sky Deer, Billy Diabo, Christine Zachary-Deom et Clinton Phillips.

#### 4.3.7.6.3 Services et entreprises

L'Unité Capital de Kahnawake est responsable de la construction des installations et infrastructures sur le territoire de la réserve. Cette entreprise offre des services à la communauté en matière de construction de bâtiments, de routes, d'égouts et de la nouvelle usine de traitement de l'eau de la communauté. Ses mandats lui sont donnés par le comité des directeurs généraux de la Ville.

Le Conseil de bande offre aussi aux membres de la communauté les services suivants, entre autres (Kahnawake, 2016b) :

- Un site d'enfouissement des déchets;
- Un service policier (Peacekeepers);
- Un service d'incendie;
- Un service des sports et loisirs, qui gère également un complexe sportif;
- Un département de protection environnementale;

- Un département d'assistance sociale;

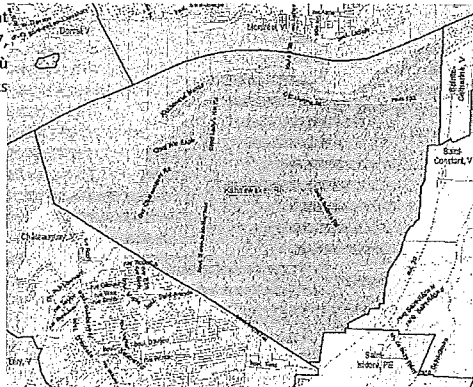
- Un hôpital (centre Kateri Tekakwitha);
- Des écoles, comme le Survival High School, dont le curriculum inclut des aspects culturels mohawks.

#### 4.3.7.6.4 Territoires de Kahnawake

Tel que mentionné dans le profil de la nation de Kanesatake, la Nation mohawk considère la vallée du Saint-Laurent comme son territoire traditionnel. La communauté occupe une réserve de 50 km<sup>2</sup> localisée entre Châteauguay, Saint-Isidore, Saint-Constant Sainte-Catherine en Montérégie. Bien que cette réserve soit enclavée dans la MRC de Roussillon et dans le territoire de la CMM, elle ne fait partie d'aucune de ces entités administratives. La Figure 4-11 présente les terres de réserve de Kahnawake.

Figure 4-14 : Terres de réserve de Kahnawake (SC, 2011b).

Tel que mentionné  
Première Nation détient  
réserve Doncaster no 17,  
Basses-Laurentides, où  
droits exclusifs conjoints.



précédemment, la  
également la  
dans les  
elle détient des  
avec Kanesatake.

#### 4.3.7.6.5 Revendications territoriales

Comme mentionné précédemment, la Nation de Kahnawake a participé dans la revendication territoriale globale soumise par les trois nations mohawks en 1975, qui aura été rejetée. Depuis, plusieurs revendications particulières ont été entamées, dont plusieurs concernent l'usage du territoire par les promoteurs de projets d'infrastructures sur le territoire de leur réserve. Par exemple, des demandes sont présentement à l'étude concernant l'implantation de structures du Canadien Pacifique, de CSX d'Hydro-Québec sur la réserve (SIDAIT, 2016b; AADNC, 2016b). Plusieurs autres revendications, dont certaines visant des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et à l'empreinte du pont Mercier, au cœur de la crise d'Oka discutée précédemment, ont été conclues.

Deux revendications particulières sont en cours. Premièrement, la Nation de Kahnawake maintient une revendication sur une partie des terres de la Seigneurie des Deux Montagnes, sur lesquelles elle affirme avoir des titres (AADNC, 2016b). Les négociations se sont amorcées en 2011. La deuxième, dont une revendication vise une portion des terres du Sault-Saint-Louis – le territoire de la seigneurie de Sault-Saint-Louis, qui englobe le territoire actuel de la réserve no 14 de Kahnawake. La Première Nation affirme que les terres de la seigneurie auraient été octroyées aux Mohawks de Kahnawake par la Couronne en 1860, et qu'une partie des terres auraient été aliénées sans cession appropriée (AADNC, 2016). La Figure 4-15 présente les terres de réserves de Kahnawake par rapport à leur revendication particulière sur la Seigneurie.



CDPQ Infra Inc.  
Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3

Figure 4-15 : Territoire de la revendication particulière de Kahnawake et réserve (Mémoire du Québec, 2015)

362496-HA-00-EDT04-066-EI-002\_V00



#### 4.3.7.6.6 Préoccupations courantes de la communauté

##### COMMERCE DU TABAC

Kahnawake est un centre important de production de tabac, avec 2 000 travailleurs directement impliqués dans l'industrie sur le territoire (Info-Tabac, 2009), et a été impliquée dans un grand nombre de controverses et de débats quant à la production, à la vente et à la distribution de produits du tabac. Bien que ce secteur fasse toujours l'objet d'interventions policières de la Sûreté du Québec visant les opérations illégales et liées au monde du crime organisé (Le Soleil de Châteauguay, 2016), le Conseil de bande élabore présentement une loi pour encadrer la production locale de tabac, considérée comme une pratique traditionnelle, et assurer la légitimité de ce secteur d'activité (Kahnawake, 2016c; Kahnawake, 2016d).

##### TITRE MOHAWK ET IDENTITÉ MÉTISSE

En 1981, le Conseil de Kahnawake adoptait une politique, son « code d'appartenance », interdisant au non-Mohawks de résider sur la réserve. Cette politique visait également les membres de la communauté dont le conjoint n'était pas Mohawk. Une série d'évictions en 2010 a rallumé le débat dans la communauté, alors que plusieurs des personnes visées habitaient la réserve depuis plus de 10 ans (The Star, 2010).

En 2015, cinq plaintes pour discrimination ont été déposées par des personnes menacées d'éviction à la Commission canadienne des droits de la personne. Un recours collectif, appuyé par Me Julius Grey, est également en cours pour contester la validité du code d'appartenance. Selon le conseil de Kahnawake, ce code permet de protéger la culture mohawk et d'assurer la disponibilité suffisante de logements pour des membres en règle de la communauté (Radio-Canada, 2016). Des discussions ont lieu entre le gouvernement fédéral et le conseil sur la question, alors que 20 nouveaux avis d'éviction ont été remis à des résidents en juin 2016 (Kahnawake, 2016e).

##### GESTION DU TERRITOIRE

Kahnawake travaille de concert avec Kanesatake pour l'élaboration d'une politique de gestion territoriale des terres de réserve conjointes Doncaster no 17, Tioweroton, tel que mentionné au chapitre précédent.



CDPQ  
Infra

CDPQ Infra inc.  
Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3

#### TENSIONS AVEC LE MILIEU NON AUTOCHTONE

Des tensions importantes demeurent entre la première nation et les communautés environnantes. Comme pour Kanesatake, les événements de 1990 et l'historique de tractations avec les agences gouvernementales provinciale et fédérale ont laissé un héritage passif important. Ces tensions se manifestent toujours régulièrement, comme dans le cas du déversement d'eaux usées par la Ville de Montréal en novembre 2015. À deux reprises, des membres de la communauté mohawk ont bloqué des accès au pont Mercier pour protester contre le déversement (Radio-Canada, 2015c).

#### 4.3.7.6.7 Conclusion

Comme les tracés retenus pour le projet ne présentent aucun chevauchement avec la réserve de Kahnawake ou avec la zone de leur revendication territoriale particulière sur la Seigneurie de Sault-Saint-Louis, il est peu probable que la communauté et ses membres soient directement affectés de façon significative par les impacts du projet au-delà des impacts régionaux prévus.

Il est toutefois probable que le Conseil de bande détienne des données probantes pour la planification du projet, concernant des informations par rapport aux sites archéologiques ou d'importance culturelle le long des rives du fleuve, ou encore par rapport à l'évolution de la faune locale et régionale au cours des dernières décennies. Ces informations pourront être éventuellement intégrées au plan de gestion environnemental et social du projet.

## 5. Description du projet

Les modifications récemment apportées au projet de REM sont décrites dans les sections qui suivent. L'identification et l'analyse des impacts incluse dans le présent addenda tiennent compte de ces modifications.

### 5.1 Section 7.2 modifiée : Caractéristiques techniques

Les modifications proposées à l'étape actuelle de définition du projet incluent :

- L'intégration du tracé du STC-Sud et du STC-Ouest au niveau de la Gare Centrale afin de permettre la circulation des rames entre la Rive-Sud et l'Ouest de l'île;
- Un tracé d'entrée (3B) du STC-Sud vers la Gare Centrale permettant d'éviter au maximum la destruction ou les dommages aux différents bâtiments patrimoniaux situés dans l'aire d'étude;
- Un accès à partir du REM au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles afin de tirer avantage de ces nouvelles installations pour l'entretien du SLR;
- La transformation d'une portion de l'antenne Deux-Montagnes, présentement à niveau, en viaduc aérien afin de minimiser les impacts sur la circulation routière, sur les propriétés avoisinantes du tracé et sur la complexité des ouvrages de passages ferroviaires;
- Un tracé optimisé d'interconnexion entre l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Deux-Montagnes pour offrir un aiguillage sécuritaire tout en maintenant une disponibilité maximale du réseau ferroviaire;
- Un tracé alternatif (2B) de l'antenne Aéroport qui minimise les impacts sur le Technoparc, les aires naturelles et l'exploitation de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Les sections qui suivent de l'addenda 3 présentent les modifications adoptées afin de bonifier le projet dans son ensemble.

#### 5.1.1 Section 7.2.1 modifiée : Gare Centrale (secteur 01)

##### 5.1.1.1 Nouvelle section 7.2.1.1 : Station Centre-ville

La Gare Centrale est un bâtiment classé patrimonial depuis 1995. Le propriétaire du bâtiment est Cominar, et l'Agence métropolitaine des transports (AMT) est locataire des installations.

.....

.....

.....