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

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

**Questions et commentaires
pour le projet de transport collectif
dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal
sur le territoire des agglomérations de Montréal et de Longueuil
par CDPQ Infra**

Dossier 3211-08-012

Le 18 mai 2016

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

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. DESCRIPTION DE L'INITIATEUR.....	1
2. JUSTIFICATION DU PROJET	1
3. DESCRIPTION DU PROJET	4
4. IMPACTS DU PROJET	8
4.1 ACCEPTABILITÉ SOCIALE.....	8
4.2 MILIEU HUMAIN	8
4.3 AGRICULTURE.....	12
5.4 SOLS CONTAMINÉS	14
5.5 CLIMAT SONORE	15
5.6 ÉCONOMIE.....	16
5.7 FAUNE.....	17
5.8 VÉGÉTATION.....	21
5.9 MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES	23
5. MÉTHODOLOGIE	26
6. PLAN DE MESURES D'URGENCE	28
7. SURVEILLANCE ET SUIVI.....	28
8. DIVERS.....	28

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à CDPQ-Infra dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal.

Ce document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées 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.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les renseignements demandés dans ce document soient fournis au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. DESCRIPTION DE L'INITIATEUR

QC-1 À la section 2.1.3, l'étude d'impact décrit le plan d'action en matière de développement durable de l'initiateur. Veuillez indiquer si vous avez également une politique environnementale.

QC-2 Il serait souhaitable que cette section clarifie le statut juridique de CDPQ Infra, notamment en ce qui a trait à son statut de mandataire de l'État.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

QC-3 Le projet de système léger sur rail (SLR), tel que présenté dans l'étude d'impact déposé en avril 2016, mérite d'être mieux contextualisé. La raison d'être du projet ainsi que ses origines sont peu abordées. Une section abordant l'historique du projet et présentant les différentes études effectuées antérieurement devrait donc être ajoutée. Certains de ces aspects sont rapidement abordés au chapitre 3, nommé « Justification du projet », dans la sous-section 3.4 du document en lien avec les solutions envisagées.

QC-4 Veuillez fournir l'étude d'achalandage relative au transport collectif dans l'axe de l'A10 / Centre-ville produite par Steer Davies Gleave en 2015 (page 7).

- QC-5** Dans le haut de la page 11, il est expliqué que le temps de parcours depuis la station Panama en direction du centre-ville peut doubler en heure de pointe. Veuillez préciser le temps de retard qui peut être attribué au temps d'attente pour débarquer au Terminus Centre-ville (TCV) dû à l'engorgement des autobus.
- QC-6** L'étude d'impact ne présente aucune information concernant une potentielle problématique de qualité de vie (bruit, embouteillage, etc.) autour des gares Panama et Chevrier. Veuillez indiquer si une telle problématique est rapportée par les résidents des quartiers environnants.
- QC-7** Veuillez indiquer pour quelle raison le tram-train ne peut circuler sur les voies ferroviaires partagées avec les trains de marchandise.
- QC-8** Le train de banlieue n'est pas évalué comme une solution de rechange au projet (section 3.4). Pourtant, selon la figure 3-4, le train de banlieue semble une solution pertinente. Veuillez expliquer pourquoi cette solution n'a pas été retenue.
- QC-9** Un tracé aérien a déjà été proposé pour le territoire de Montréal en 2004 par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Veuillez expliquer pourquoi cette solution n'a pas été retenue.
- QC-10** Dans l'étude d'impact, une seule variante est présentée pour l'implantation de la station terminale sur la rive-sud. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) est d'avis que le contexte du site d'étude (par exemple, risque élevé d'étalement urbain avec la station terminale en zone agricole, importance de protéger le territoire au sud des autoroutes et de maintenir cette frontière physique) justifie de demander à l'initiateur d'étudier davantage de scénarios de projet. Veuillez faire la démonstration qu'aucun site hors de la zone agricole n'est adéquat pour l'implantation de cette station terminale. En tenant compte de la superficie nécessaire à la gare terminale et au stationnement incitatif, veuillez justifier sa localisation en zone agricole et les raisons, le cas échéant, rendant impossible sa localisation en zone blanche.
- QC-11** Pouvez-vous développer des scénarios qui permettraient d'éviter complètement ou en partie la zone agricole (par exemple, scénarios qui sépareraient l'atelier-dépôt de la station terminale et qui feraient de la station du Quartier la station terminale)? Le MAPAQ est d'avis que tous les efforts pour la recherche de sites hors de la zone agricole n'ont pas été consentis. L'étude d'impact ne présente pas de variantes relatives aux différents types de stationnement (étagés, souterrains) qui pourraient minimiser l'empiétement en zone agricole. De plus, aucun scénario ne présente l'aménagement distinct de l'atelier-dépôt et de la gare terminale, incluant le stationnement incitatif de 3 000 places. L'étude d'impact doit présenter davantage de scénarios minimisant l'empiétement en zone agricole.

- QC-12** Veuillez fournir les renseignements aux questions suivantes relatives à la section 6.5.2 concernant l'analyse des sites potentiels pour l'installation de l'atelier-dépôt :
- veuillez fournir un ordre de grandeur des coûts pour la construction de la gare terminale dans le quadrant est de l'échangeur A10/A30.
 - selon votre estimation, quel serait le coût supplémentaire comparativement au scénario de construction dans le quadrant sud?
 - selon votre estimation, quel serait le coût supplémentaire pour la construction d'une partie de la station terminale dans le quadrant est et une autre dans le quadrant ouest?
 - quels seraient les inconvénients?
- QC-13** Veuillez expliquer, le cas échéant, les raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas augmenter la taille de la station du Quartier et son stationnement incitatif dans l'objectif de ne pas construire une station terminale et un stationnement incitatif au sud de l'autoroute 30 (A30).
- QC-14** Est-il possible d'évaluer plus en détails les conséquences de capter un moins grand nombre d'usagers de la couronne sud si le rabattement (stationnement incitatif, terminus d'autobus) s'effectuait du côté nord de l'échangeur des A10 et A30? Combien de temps un usager devrait-il consacrer de plus (en autobus ou en auto) pour se rendre à la station du Quartier?
- QC-15** En référence au tableau 7-2 (page 245), le MAPAQ comprend que c'est la localisation de la station terminale en zone agricole qui permet de diminuer les cases de stationnement de la station Panama. Cependant, pourquoi ne pas construire un stationnement étagé dans cette station puisque le contexte urbain le justifierait? Veuillez préciser à quoi réfère la superficie à vol d'oiseau de ce tableau.
- QC-16** En référence à la section 5.4.1.2 (page 151), veuillez fournir de l'information supplémentaire sur les terrains vacants. Pouvez-vous inclure une carte localisant ces espaces et précisant la superficie de ceux-ci? Parallèlement, et en référence à la carte 9E, veuillez expliquer pourquoi les terrains vacants (ou « d'utilité publique » selon la carte 11) près de la gare du Quartier n'ont pas été considérés pour l'implantation de la station terminale?
- QC-17** Aux pages 151 et 215, il est question du golf de Brossard. Quel est le statut de ce terrain de golf? Est-ce toute la superficie du terrain qui est en réaménagement? Les projets résidentiels prévus occupent-ils tout l'espace disponible? Avez-vous envisagé la possibilité d'y localiser certaines composantes du projet? Sinon, pourquoi?
- QC-18** Le MDDELCC émet certaines réserves concernant l'implantation de la gare terminale de la rive-sud sur le site choisi. Dans la majorité des cas, les projets d'une telle ampleur amènent un achalandage et un développement en périphérie qui est non-négligeable. La zone ciblée pour l'installation du projet est une aire écorécréative adjacente au Boisé de Brossard, une importante zone de conservation directement dans les boisés de conservation ciblés par la Communauté Métropolitaine de Montréal

(CMM) dans son Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD). En plus d'abriter des espèces floristiques et fauniques en situation précaire dans ce boisé, le cours d'eau de la Prairie est un corridor aquatique alimentant le Boisé de Brossard et le cours d'eau Saint-Claude.

3. DESCRIPTION DU PROJET

- QC-19** À la section 2.2.2, l'étude d'impact indique que les éléments ayant trait aux lois et règlements seront traités au chapitre 9. Il serait pertinent qu'une section traite globalement de ce qui devra être considéré tout au long du processus, et non pas seulement lors des travaux de construction. L'étude d'impact doit faire état de toutes démarches entamées ou projetées, par CDPQ Infra ou le gouvernement, visant l'imposition de réserves foncières, l'expropriation ou le morcellement de propriétés.
- QC-20** Dans le haut de la page 220, il est mentionné que l'axe emprunté par le tracé permet d'ajouter des stations à certains endroits. Depuis le dépôt de l'étude d'impact, est-ce que des modifications ont été apportées au nombre de stations (entre autres pour l'arrondissement Sud-Ouest et plus particulièrement les secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown)?
- QC-21** L'étude d'impact ne fournit aucune estimation du nombre projeté de déplacements en automobile dans la zone d'étude dans un contexte d'augmentation de voies (augmentation de l'offre) de circulation routière suite au retrait de la voie réservée aux autobus qui entrainera de fait l'ajout d'une voie de circulation automobile en heure de pointe sur le pont Champlain. De plus, l'étude n'inclut pas d'estimation du nombre de transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif ou du transport collectif vers l'automobile selon le moment de la journée et selon la destination des usagers. Les principaux déterminants de ces transferts modaux ne sont pas abordés : temps et coûts pour l'ensemble des trajets selon les secteurs d'origine et de destinations. Ces données sont importantes pour évaluer l'impact du projet sur la santé publique via, entre autres, l'activité physique liée au transport, les collisions et qualité de l'air. En résumé, veuillez fournir :
- les transferts modaux projetés selon le moment de la journée et les secteurs d'origine et de destination;
 - l'évolution du coût et du temps de déplacement estimés pour l'ensemble d'un trajet selon les secteurs d'origine et de destination;
 - l'évolution du nombre de déplacements en automobile dans la zone d'étude;
 - l'évolution des gaz à effet de serre (GES) en prenant en compte les déplacements en automobile dans la zone d'étude.
- QC-22** Veuillez expliquer pourquoi le terminus Chevrier n'a pas été retenu comme option pour la station terminale. L'étude de l'AMT (2004) retenait cette option pour y aménager la station terminale, un atelier-garage et un stationnement étagé. Le tunnel Chevrier sous la chaussée de l'A-10 a d'ailleurs été conçu pour permettre le passage d'un SLR.

- QC-23** Concernant la section 6.5, veuillez expliquer pourquoi l'option de l'atelier-dépôt souterrain n'a pas été retenue pour l'analyse des sites potentiels.
- QC-24** Est-ce que le centre d'entretien de l'AMT de la Pointe-Saint-Charles pourrait être une option pour l'atelier-dépôt?
- QC-25** La description des variantes relatives à l'atelier-dépôt 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 en matière d'aménagement du territoire, notamment afin de rentabiliser les infrastructures et contrer les effets de l'étalement urbain.
- QC-26** L'étude d'impact ne donne pas d'orientation pour l'architecture et le design de l'ensemble du projet de SLR incluant les gares. Veuillez indiquer si les ouvrages d'art et les stations feront l'objet de concours d'architecture.
- QC-27** Veuillez fournir plus de détails sur la contrainte technique que représente la présence des lignes d'Hydro-Québec dans le quadrant est sur l'exploitation d'un atelier-dépôt?
- QC-28** En lien avec le tableau 6-1, veuillez indiquer si à la ligne « emprise au sol », la superficie inscrite réfère à la superficie requise ou à la superficie disponible. Dans le bas de la page 228, il était question d'une emprise au sol de 10 à 16 ha pour l'atelier-dépôt. Pourquoi la solution retenue implique-t-elle une emprise au sol de 14 à 16 ha? Serait-il possible de diminuer la superficie? Selon le haut de la page 262, il est question qu'au stade actuel de conception des installations et en considération de la disposition de la station terminale, du terminus d'autobus associé et des contraintes de tracé, l'empreinte au sol de l'atelier-dépôt est de l'ordre de 19 ha. Qu'en est-il vraiment? Veuillez nous préciser l'emprise au sol de l'atelier-dépôt, de la gare terminale, du terminus d'autobus régional et du stationnement incitatif prévu.
- QC-29** Nous aimerions comparer la superficie mentionnée dans l'étude d'impact à d'autres gares terminales du même type incluant des infrastructures similaires ailleurs dans le monde. Veuillez fournir des superficies de gares terminales comparables ailleurs dans le monde.
- QC-30** Un seul des deux stationnements de la gare terminale sur la rive-sud serait étagé. Pourquoi? Serait-il possible de diminuer l'espace au sol de la gare terminale en enlevant le stationnement qui n'est pas étagé et en ajoutant un étage au stationnement étagé?
- QC-31** Veuillez fournir une figure illustrant les voies d'accès à la gare terminale sur la rive-sud depuis les autoroutes 10 (A10) et A30 et les voies locales.
- QC-32** Selon le haut de la page 309, des travaux de démolition seraient à prévoir si la construction de la station (Île-des-Sœurs) s'effectue après l'achèvement du tunnel piéton passant sous l'A10. Pourquoi?

- QC-33** Concernant le pont ferroviaire de l'Île-des-Sœurs (PFIDS), êtes-vous en mesure de fournir plus de détails concernant les ouvrages temporaires nécessaires à la construction du pont (taille, nature, empiètement dans le littoral, durée de présence dans l'habitat du poisson, etc.)? Sinon, est-ce que ces détails pourront être fournis d'ici l'analyse d'acceptabilité du projet? Est-il possible d'estimer les pertes temporaires de l'habitat du poisson afin de considérer celles-ci dans l'évaluation des compensations nécessaires pour le projet? Veuillez préciser à quelle étape de l'analyse environnementale les plans du pont seront suffisamment élaborés pour calculer les superficies d'habitats qui devront être compensées. Les méthodes précises de travail dans l'habitat du poisson devront être fournies plus en détails au moment du dépôt de la demande de certificat d'autorisation.
- QC-34** Savez-vous si les travaux d'aménagement du TCV2 seront toujours jugés nécessaires si le projet de transport collectif en cours d'analyse est autorisé?
- QC-35** Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) aimerait savoir quelles sont les contraintes anticipées sur le réseau routier et autoroutier en phase exploitation lorsque le métro léger se trouvera contiguë à des voies de circulation routière (panne ou situation d'urgence, entretien des voies, etc.)?
- QC-36** Le calendrier présenté est très concis, considérant la complexité du projet. À cet effet, CDPQ Infra devra détailler celui-ci, notamment en ce qui a trait aux phases de construction concernant les gares.
- QC-37** L'étude d'impact n'aborde pas clairement les autorisations requises pour assurer le déploiement du projet. Étant mandataire de l'État, CDPQ Infra doit également se conformer aux articles 149 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui édictent les règles à suivre en ce qui a trait aux interventions gouvernementales. Le projet de transport collectif, dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, répond à un des critères inscrit à l'article 149 de cette loi, soit : « Les articles 150 à 157 s'appliquent à l'égard des interventions qui consistent dans le fait que le gouvernement, l'un de ses ministres ou un mandataire de l'État :

3° construit, installe, démolit, retire, agrandit ou déplace un bâtiment, un équipement ou une infrastructure ; ».

Ainsi, selon l'article 150, CDPQ Infra ne peut faire une intervention prévue à l'article 149 « *sur un territoire où est en vigueur un plan métropolitain, un schéma ou un règlement de contrôle intérimaire adopté par le conseil d'un organisme compétent, que si cette intervention est réputée, en vertu de l'article 157, conforme au plan métropolitain, au schéma ou au règlement. Pour l'application du présent chapitre, la conformité au schéma est établie eu égard aux objectifs de ce schéma et la conformité au règlement est établie eu égard aux dispositions de celui-ci* ». Ainsi, CDPQ Infra doit prévoir les délais de mise en conformité du PMAD ou du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil. Par ailleurs, les mandataires de l'État ne sont pas assujettis aux règlements municipaux.

QC-38 Malgré une bonne description générale des impacts qu’auront les changements climatiques au sud du Québec aux pages 43 et 44, l’étude d’impact ne détaille pas les conséquences spécifiques prévues dans la zone du projet (influence sur le débit et niveau d’eau, cycles de gel/dégel, augmentation des pluies abondantes, etc.). Les modèles climatiques développés par le consortium Ouranos peuvent être utilisés pour évaluer les éléments qui risquent d’affecter le projet à long terme. Par exemple, la section de l’étude d’impacts sur le débit du fleuve Saint-Laurent pourrait faire non seulement état du débit actuel du fleuve, mais du débit prévu en fonction des changements climatiques. La Stratégie gouvernementale d’adaptation aux changements climatiques identifie également que les cycles de gel-dégel et les redoux hivernaux auront des impacts sur les infrastructures routières du sud du Québec (voir page 9 de la Stratégie).

QC-39 Aucune quantification des émissions de GES qui seraient générées pour la construction du projet n’a été présentée dans l’étude d’impact. Ainsi, étant donné l’ampleur des travaux de construction qui seront nécessaires pour la mise en place du projet, nous recommandons que les émissions de GES associées aux travaux de construction soient quantifiées, notamment :

- les émissions de GES reliées à l’aménagement du site (changement d’affectation des sols, déforestation, etc.);
- les émissions reliées aux activités de construction sur le site du projet (utilisation d’équipements mobiles tels des camions, grues, bouteurs, niveleuses, etc. ou équipements fixes tels les génératrices);
- les émissions associées au transport de tous les matériaux de construction vers le site du projet et entre les différents secteurs du site;
- les émissions associées au transport des matériaux de démolition et de déblais à l’extérieur du site du projet.

Concernant la quantification des émissions de GES en cours d’exploitation du projet, nous recommandons que :

- les références complètes des calculs effectués au tableau 9-5 (page 379) soient fournies dans l’étude d’impact;
- l’étude d’impact présente une justification expliquant pourquoi aucun transfert modal de l’automobile vers le métro léger n’est considéré lors des calculs des réductions de GES en lien avec le projet étant donné la demande croissante du transport collectif vers le centre-ville de Montréal et qu’un des objectifs primordiaux du plan stratégique de transport de la communauté métropolitaine de Montréal est « se déplacer autrement ».

De plus, il serait souhaitable que les émissions de GES ainsi que l’impact du projet sur les taux d’émission de GES relativement aux différents profils de circulation soient évalués. À cet effet, une modélisation des émissions de GES avec le logiciel MOVES ou un modèle similaire pourrait être réalisée pour le scénario actuel (sans le projet) et le scénario futur (avec le projet) en prenant en compte les déplacements en automobile dans la zone d’étude. L’étude d’impact devra présenter les méthodes de calcul des GES utilisées ainsi que les références à l’appui.

4. IMPACTS DU PROJET

4.1 Acceptabilité sociale

QC-40 Veuillez fournir plus d'information sur les comités de suivi (servant à établir un canal de communication privilégié avec les citoyens touchés par les travaux) mentionnés à la section 4.5 (page 34). Pourraient-ils entre autres servir à rendre publics le registre des plaintes et les résultats des rapports de suivi? Il serait important, afin d'assurer une communication adéquate avec les communautés (élus, usagers, propriétaires, etc.) et le traitement des plaintes, que CDPQ Infra prévoit un mécanisme d'échange tel un comité de liaison actif tout au long du projet, pas seulement lors de la construction comme le souligne l'étude d'impact.

QC-41 L'étude d'impact mentionne que la liste des enjeux recensés sera complétée et bonifiée par la tenue de consultations élargies. La prise en compte et l'intégration au projet de l'ensemble des préoccupations sera documentée par l'initiateur dans un addenda à l'étude d'impact qui sera déposé avant le début des consultations publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) (page 34-35). Le MTMDET vous suggère de consulter, sans vous y limiter:

- les organismes en transport actif, en aménagement accessible (RUTA Montréal¹, Société Logique et Ex-Aequo) et les organismes en accessibilité universelle et en sécurité en milieu urbain (Table de concertation des aînés de l'Île-de-Montréal, Conseil des montréalaises de la Ville de Montréal, Partenariat Familles en mouvance);
- les organismes en transport collectif (Alliance TRANSIT, Transport 2000).

QC-42 Il serait pertinent de savoir si les organismes de transport, la CMM, les agglomérations et les municipalités se sont officiellement prononcés, notamment par le biais de résolutions, en faveur ou non du projet.

4.2 Milieu humain

QC-43 L'étude d'impact fait état d'un nouveau SAD adopté en 2015 pour l'agglomération de Montréal, alors qu'il s'agit plutôt d'une importante modification au SAD en vigueur depuis 1987. Ainsi, en vertu de l'article 58 de la LAU, les arrondissements et les villes liées ne disposent pas de deux ans pour assurer la concordance de leurs règlements d'urbanisme, mais plutôt de six mois. L'étude d'impact doit également être prudente avec l'information contenue dans le projet de SAD de l'agglomération de Longueuil, notamment en ce qui a trait à l'implantation de la gare terminale en zone agricole, car ce dernier n'est pas un document en vigueur et a été reconnu non conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

¹ RUTA Montréal a réalisé le Guide des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles en matière de transport collectif. Un outil d'aide à la mise en œuvre de l'accessibilité universelle.
http://www.rutamtl.com/wp-content/uploads/2010/10/GuideRutaMtl_2010Low.pdf

- QC-44** Bien que l'étude d'impact présente l'utilisation du sol dans la zone d'étude (cartes 11A et 11B), elle doit présenter davantage les milieux d'insertion des gares projetées. Une meilleure description de ces secteurs pourrait notamment permettre d'évaluer les potentiels de développement et de redéveloppement. À cet égard, les fiches produites par la CMM relatives aux aires *Transit oriented development* (TOD), disponibles sur son site internet, recèlent des renseignements pertinents qui permettraient de bonifier l'étude d'impact.
- QC-45** À la section 5.4.8, l'étude d'impact liste les projets en cours ou prévus dans le secteur à l'étude, ou à son pourtour, en ce qui a trait aux infrastructures de transport routier, aux projets de transports collectifs ainsi qu'aux projets de développement. Cette liste mériterait d'être mise à jour et détaillée davantage au regard des impacts et des liens aménagement-transport. En effet, l'étude d'impact aborde peu ces aspects et ne mentionne pas toujours le nombre d'unités annoncées ou à l'étude pour chacun des projets de développement. Par ailleurs, il serait pertinent d'ajouter une carte afin de situer les différents projets, ce qui permettrait également de discuter des impacts de chacun sur le projet de SLR et vice-versa. Enfin, certaines études en cours, notamment celle sur le TOD Panama, sont financées par la CMM en collaboration avec le Secrétariat à la région métropolitaine du ministère des Affaires municipales et de l'Organisation du territoire (MAMOT).
- QC-46** Une étude de potentiel archéologique couvrant la zone d'étude devra avoir été complétée et validée avant le début des travaux de construction.
- QC-47** Considérant que l'inventaire archéologique de terrain dans les zones à potentiel archéologique n'aura pas été amorcé avant le dépôt final de l'étude d'impact, l'initiateur devra déposer une stratégie d'intervention archéologique qui tient compte des éléments suivants :
- a. un calendrier des interventions archéologiques;
 - b. une méthodologie scientifique adaptée aux interventions archéologiques;
 - c. une grille d'évaluation des sites archéologiques;
 - d. des mesures d'atténuation;
 - e. des solutions de rechange advenant que des sites archéologiques doivent être conservés.
- Advenant la découverte d'un site archéologique jugé de grand intérêt patrimonial, comment sa conservation intégrale, le cas échéant, sera-t-elle considérée?
 - Advenant que les travaux entraînent des perturbations ou une destruction complète d'un site archéologique d'importance patrimoniale, quelles seront les mesures prises par l'initiateur pour diffuser le résultat des recherches archéologiques?
 - En cas de découvertes archéologiques, quelles mesures de mise en valeur des sites archéologiques seraient adoptées par l'initiateur?
 - La réalisation d'un inventaire archéologique crée des besoins qui doivent être pris en compte dans l'évaluation des impacts du projet. Ainsi, ces inventaires vont générer des collections qui nécessitent un traitement et une conservation à long terme. Comment l'initiateur prévoit-il assurer la conservation de ces collections?

- QC-48** Le tracé aérien proposé pour relier le SLR à la gare Centrale entraînera la démolition de bâtiments d'intérêt patrimonial, dont le *New City Gas* et l'édifice Rodier. D'ailleurs, le *New City Gas* se retrouve dans le Répertoire du patrimoine culturel du Québec et pourrait présenter une valeur patrimoniale à l'échelle nationale. Par conséquent, une évaluation patrimoniale devra être réalisée par l'initiateur pour les bâtiments démolis ou altérés par le projet.
- QC-49** Le ministère de la Culture et des Communications (MCC) tient à rappeler à l'initiateur, qu'en vertu de l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel, il doit être informé sans délai de toute découverte de biens ou de sites archéologiques, que celle-ci survienne dans le contexte des fouilles et de recherches archéologiques ou même si la découverte se produit en cours de travaux.
- QC-50** L'étude d'impact ne fait pas mention de la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et sites gouvernementaux et publics. Veuillez indiquer quelle sera la stratégie d'intégration de l'art à l'architecture de ce projet.
- QC-51** Vous devez recenser minimalement la présence de la communauté mohawk de Kahnawake et en dresser le profil. Malgré que l'étude d'impact mentionne que les communautés autochtones concernées seront consultées par l'entremise de canaux privilégiés, vous devez identifier lesquelles feront l'objet de ces consultations.
- QC-52** À la section 7.2.5.5.2 relative aux champs électromagnétiques et aux perturbations provenant du système de transport, il est indiqué que le risque d'incompatibilité électromagnétique entre les matériels médicaux et le système de transport est sans objet puisque ce dernier est soit souterrain, soit suffisamment éloigné. Veuillez indiquer à quelle distance le système de transport pourrait induire un risque au matériel médical.
- QC-53** À la page 308, il est question de l'aménagement d'espaces de stationnement temporaires pour réduire l'impact sur les utilisateurs. Quels sites pourraient être utilisés à cette fin? Pouvez-vous fournir un ordre de grandeur de cases temporaires de stationnement qui pourraient être aménagées?
- QC-54** L'étude d'impact détaille le détournement des voies de circulation lors de la construction du SLR ainsi que les accès aux stations du SLR lors de son exploitation pour les véhicules motorisés. Toutefois, elle ne présente pas de façon satisfaisante l'aménagement sécuritaire des accès pour les piétons et les cyclistes. Par exemple, les aménagements permettant de sécuriser les déplacements à pied dans les tunnels ne sont pas abordés. Un réseau cyclable projeté est illustré dans la carte 14 de l'étude d'impact. Cependant, les connexions du SLR avec les réseaux cyclables et piétonniers sont peu détaillées. Veuillez présenter les aménagements des accès pour les piétons et les cyclistes, incluant les connexions du SLR avec les réseaux cyclables et piétonniers dans une perspective de sécurité des usagers piétons et cyclistes.

- QC-55** Selon le MTMDET, l'analyse des réseaux cyclables devrait être réalisée sous l'angle du transport utilitaire (intermodalité, desserte des terminus) plutôt que sous l'angle récréotouristique.
- QC-56** Veuillez fournir une évaluation de l'impact du projet sur les principaux polluants atmosphériques liés à l'utilisation des différents modes de transport (situation actuelle vs train électrique).
- QC-57** Dans la section 5.4.4.6, est-ce que tous les lieux culturels potentiellement desservis par le SLR, y compris dans le secteur rive-sud, sont mentionnés?
- QC-58** Quelle est la fiabilité attendue du SLR? Quelle est la fréquence anticipée des arrêts de service ou pannes de réseau, notamment en fonction des conditions climatiques hivernales? Quelles sont les mesures de mitigation prévues pour assurer le maintien du service de transport et la sécurité des usagers, notamment en cas de panne sur le pont?
- QC-59** Selon le MTMDET, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (chapitre E-20.1) demande aux sociétés de transport et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport de produire un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport collectif dans le territoire qu'ils desservent². Le projet est-il assujéti à la Loi? Veuillez détailler comment le projet assurera un accès aux personnes à mobilité réduite.
- QC-60** Le MTMDET aimerait connaître l'impact sur le plan des coûts pour les usagers par rapport à la tarification actuelle?
- QC-61** Le MTMDET aimerait savoir précisément quels seront les impacts générés par les travaux de construction du SLR sur la circulation du transport en commun actuel (bus, métro) et sur les autres modes de transport?
- QC-62** L'étude d'impact devrait mesurer l'effet sur la circulation automobile de concentrer 3 000 places de stationnement à la gare terminale située au carrefour des autoroutes 10 et 30 qui présente déjà une problématique de congestion routière aux heures de pointe. L'étude d'impact aborde peu la question de la congestion aux abords du projet.
- QC-63** À la page 174, l'initiateur mentionne : « plusieurs autobus régionaux proviennent des A10 et A30 et utilisent une voie réservée en accotement gauche pour se rendre au corridor central réservé sur l'A10 ». Pourrait-on avoir plus de détails quant au service actuellement en place (combien d'autobus par jour et aux heures de pointe) et les modifications prévues en lien avec le projet à l'étude ?

² Le MTMDET a développé le Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport. Vers l'accessibilité universelle du transport collectif.

4.3 Agriculture

- QC-64** Pour que le portrait des orientations gouvernementales en matière d'agriculture soit complet, celles contenues dans l'addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM en vue de l'élaboration d'un PMAD devraient également être ajoutées.
- QC-65** L'impact sur la déstructuration du milieu agricole devrait être évalué, considérant les superficies touchées.
- QC-66** L'impact du tracé, notamment en ce qui a trait à l'empiètement en zone agricole, est peu abordé. Selon le MAPAQ, l'étude d'impact devrait aborder l'effet structurant que le SLR pourrait avoir sur le développement des territoires périurbains, notamment des villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Granby et Bromont. Ainsi, les impacts potentiels sur l'étalement urbain sont à évoquer.
- QC-67** Le projet prévoit un pont d'étagement routier pour permettre aux véhicules routiers de l'A10 ouest d'accéder directement à la station terminale Rive-Sud. Est-ce que la voie d'accès à ce pont (page 302) empiètera en zone agricole et/ou sur des terres en culture? Si oui, combien d'hectares? Cette voie d'accès sera-t-elle localisée exclusivement dans l'emprise du MTQ?
- QC-68** À la page 307, l'initiateur aborde la question des travaux particuliers pour la construction de la station terminale Rive-Sud. Est-ce que les aires de travail empièteront en zone agricole? Est-ce que l'aire de travail prévue déborde de l'aire qu'occuperont la station terminale et l'atelier-dépôt? Si oui, combien d'hectares de la zone agricole seront utilisés de manière temporaire? Où seront localisées ces aires?
- QC-69** En lien avec la mesure d'atténuation P-29, le MAPAQ se questionne quant aux mesures prises pour protéger le sol arable. Où sera entreposé le sol arable durant les travaux? Des mesures particulières sont-elles prévues pour éviter que le sol inerte soit mélangé au sol arable? Si oui, lesquelles? Sinon, vous devrez en prévoir.
- QC-70** Durant les travaux, est-ce qu'un agronome sera mandaté pour surveiller le chantier du secteur de la gare terminal Rive-Sud? Le MAPAQ est d'avis que l'initiateur devra le prévoir.
- QC-71** En lien avec la mesure d'atténuation H-8, comment seront gérés les déblais? Des parcelles en particulier sont-elles déjà ciblées? Si oui, lesquelles? Celles-ci sont-elles en culture? Le MAPAQ est d'avis qu'un suivi agronomique sur sept ans devra faire l'objet d'un engagement de l'initiateur et que les travaux nécessaires devront être prévus pour qu'un réel gain agronomique soit observé sur ces parcelles.
- QC-72** Le MAPAQ est d'avis que tous les efforts devront être consentis pour éviter d'empiéter en zone agricole. Pour ce faire, plusieurs techniques d'aménagement novatrices devront être pensées et développées. De plus, chaque espace disponible à proximité d'une future station terminale devra être optimisé (par exemple, à Sainte-

Julie, l'espace entre la bretelle et l'autoroute est utilisé pour du stationnement). Le MAPAQ souhaite avoir des réactions et des propositions de l'initiateur à cet égard.

- QC-73** L'information illustrée dans la figure 5.58 mériterait de faire l'objet de deux figures : une figure pour le potentiel ARDA et une figure pour les cultures assurées 2015. La présente carte est difficile à lire. De plus, la légende de la carte doit être revue. Ce ne sont pas les « cultures 2015 », mais bien les « cultures assurées 2015 ». Cette couche de données ne recense pas toutes les parcelles en cultures, seulement celles qui sont assurées par la Financière agricole du Québec (FADQ). Ainsi, même si aucun polygone ne circonscrit une parcelle, cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas cultivée, mais simplement qu'elle n'est pas assurée auprès de la FADQ, ce qui est fréquent pour certaines productions. De même, la catégorie « pas d'information » nécessiterait également une note explicative. Cette catégorie répertorie des parcelles qui ont déjà été assurées dans le passé, mais qui ne l'étaient pas en 2015.
- QC-74** La figure 5-60 n'illustre pas le propos du paragraphe qui la précède. D'ailleurs, les renseignements fournis par le MAPAQ (relatifs aux unités d'évaluation) permettent de faire une figure plus complète que celle extraite du Plan de développement de la zone agricole de l'agglomération de Longueuil. **De plus, veuillez fournir la source des renseignements fournis dans le haut de la page 165.**
- QC-75** À la page 172, l'initiateur mentionne qu'une carte du 1^{er} projet de schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil identifie le corridor pour le transport collectif de type SLR dans l'axe de l'A10 et que ce corridor pourrait même se poursuivre jusqu'en zone agricole au sud-est de l'A30. Le MAPAQ tient à préciser qu'il y a une différence entre la poursuite d'un corridor de transport collectif au milieu du terre-plein d'une autoroute et l'implantation d'une gare terminale en plein champ. D'ailleurs, nulle part dans le 1^{er} projet de schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil, on ne localise une station terminale ou un TOD en zone agricole. L'agglomération de Longueuil souhaite au contraire augmenter les superficies en culture sur son territoire.
- QC-76** En lien avec la mesure d'atténuation H-7, vous devrez vous engager à remettre en état les aires temporaires de travail et à ce que cette mesure fasse l'objet d'un suivi agronomique sur sept ans, excluant l'année de la construction. Advenant la signification d'une baisse du potentiel agronomique durant cette période, vous devrez vous engager à apporter les correctifs nécessaires.
- QC-77** À la page 385, vous faites état des pressions additionnelles sur la zone agricole que l'implantation de la station terminale pourra engendrer. Vous mentionnez qu'un engagement ferme de l'initiateur et des diverses autorités responsables voulant qu'aucune autre autorisation ne soit prévue ni souhaitée en zone agricole est nécessaire. Le MAPAQ constate qu'un tel engagement n'a aucune force de loi et qu'il ne garantit en rien la protection du territoire agricole à moyen et long termes. Ce ministère s'attend donc à ce que vous évaluiez davantage les impacts cumulatifs sur l'agriculture d'une urbanisation inévitable au pourtour de la gare, si jamais celle-ci était localisée en zone agricole (par exemple, par une analyse des effets anticipés sur la vocation agricole du territoire adjacent au projet, les effets sur la spéculation et la

signification de ces pertes par rapport aux activités agricoles métropolitaines). Le MAPAQ aimerait connaître vos intentions quant aux mesures à prévoir pour compenser les espaces perdus à des fins d'agriculture (par exemple, retour en zone agricole de superficies équivalentes, en quantité et en qualité, amélioration du potentiel agronomique de parcelles ciblées, mise en disponibilité d'une enveloppe d'aide financière visant le développement des activités agricoles à proximité, etc.) advenant la démonstration de la nécessité d'implanter une (ou des) composante du projet en zone agricole.

5.4 Sols contaminés

- QC-78** À la page 79, veuillez remplacer l'avant dernier paragraphe par « Des sols contaminés par des métaux lourds, des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des hydrocarbures pétroliers (HP) C10-C50 ainsi que des hydrocarbures aromatiques monocycliques (HAM) et des eaux souterraines contaminées surtout par l'azote ammoniacal, mais aussi par des métaux lourds, des HAM, des HAP, des BPC, des HP C10-C50, des sulfures et des chlorures, ont été rencontrés sur le site ».
- QC-79** Il est indiqué à la figure 5-30 que la Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) propose un mur de confinement. Il s'agit plutôt de la mise en place d'une barrière hydraulique. L'interprétation sur la même figure des parcelles 2, 3 et 4 correspond à l'interprétation de PJCCI et non à celle du Gouvernement du Québec, qui serait propriétaire du secteur ouest.
- QC-80** Le nombre de sondages représentés sur la carte numéro 7 n'est pas représentatif des résultats existants pour l'analyse des sols. **Veuillez compléter ces données, notamment avec les résultats du rapport préparé par le Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de site (CEMRS)³.**
- QC-81** Les résultats de la qualité des eaux souterraines présentés sur la carte numéro 8 sont incomplets. Selon la Direction régionale de Montréal du MDDELCC, il existe d'autres études⁴ et d'autres sondages qui ont fourni davantage de données que ce qui est représenté sur la carte. Veuillez compléter la carte 8.
- QC-82** En ce qui concerne le projet de mise en place d'infrastructures souterraines pour le captage des eaux souterraines et des phases flottantes de la Ville de Montréal dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les travaux de construction et les infrastructures du projet pourraient avoir un impact non négligeable sur les conditions d'écoulement de l'eau souterraine et des phases flottantes d'hydrocarbures et, par conséquent, sur ces systèmes de captage. Vous prévoyez des mesures

³ Rapport préparé par le centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS) « Analyse, identification et recommandation de solutions pour le captage et le traitement des eaux souterraines et des phases flottantes d'hydrocarbures du Parc d'Entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) », août 2009 – Disponible sur le site internet de la Ville de Montréal.

⁴ Idem.

d'atténuation, sans entrer dans les détails. Veuillez fournir davantage d'information sur ces mesures (modélisation, coordination avec la Ville de Montréal, etc.).

- QC-83** Le CN possède aussi un système de captage qui compte 122 puits de récupération qui s'étend sur 820 m. Il est primordial de connaître la localisation du système de captage du CN par rapport au tracé prévu du métro léger. Veuillez indiquer la localisation du système de captage du CN sur la figure 5-30.
- QC-84** La description de la qualité des eaux souterraines et des phases flottantes devrait se baser uniquement sur les études de Technorem (2007, 2009) puisqu'elles sont beaucoup plus complètes et à jour.
- QC-85** En ce qui concerne l'interférence du tunnel sur la nappe d'eau souterraine et la portion souterraine du bassin Peel, nous désirons obtenir plus de renseignements sur les travaux (durée de pompage, débit, gestion des eaux, etc.). Ces derniers seraient probablement assujettis à l'article 31.75 de la LQE pour le pompage des eaux. Vous pouvez vous référer au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection à cet effet.
- QC-86** La présence de sites contaminés (4029 et 3883, carte 6F) à proximité du futur emplacement de la gare terminale de la rive-sud et l'utilisation de produits potentiellement néfastes pour les installations d'Hydro-Québec dans le secteur amène le MDDELCC à demander des études de caractérisation de sol phase I et phase II. Ces études pourraient mener à une décontamination des sols et à une modification de l'emplacement projeté pour la relocalisation du cours d'eau.

5.5 Climat sonore

- QC-87** Afin de faciliter la compréhension de l'étude sonore réalisée, nous suggérons d'ajouter une cartographie offrant une vue d'ensemble des secteurs et des points d'évaluation couverts par l'étude du climat sonore initial superposés à la trace des limites de l'aire d'étude et au tracé prévu du métro léger. Par exemple, vous pourriez transmettre une carte pour Montréal et une carte pour la rive-sud. Cette cartographie devra aussi permettre de voir la représentativité des secteurs évalués sur l'ensemble des secteurs sensibles présents dans l'aire d'étude.
- QC-88** Nous nous questionnons sur la représentativité des mesures de bruit initial par rapport à la durée des échantillonnages et aux conditions météo. Dans ce type de projet, l'évaluation du bruit initial est délicate, étant donné les changements importants qui seront apportés au climat sonore. On doit donc s'assurer de bien qualifier et quantifier le climat initial avant le début des travaux. L'étude du climat sonore initial se base sur les données météo de la station d'Environnement Canada située à l'aéroport Montréal-Trudeau. Comment la représentativité locale est-elle vérifiée pour les points de mesure du bruit, notamment ceux situés sur la rive-sud? L'étude produite identifie le climat sonore actuel, mais elle a été réalisée sur une durée relativement courte, soit de quelques jours. Comment la représentativité de ces mesures est-elle vérifiée sur le long terme, notamment, sur des périodes saisonnières ou annuelles?

Certains secteurs résidentiels comportent des habitations aux étages supérieurs. Comment le climat sonore initial pour ces habitations est-il évalué?

- QC-89** Concernant le contrôle du bruit en phase de construction, l'annexe M-2 propose des lignes directrices pour l'établissement d'un programme de contrôle du bruit lors des travaux de construction qui est basé sur les lignes directrices du MTMDET. Pouvez-vous également vous engager à respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel du MDDELCC pour l'ensemble des travaux de construction qui seraient effectués dans le cadre de ce projet (voir annexe 1)?
- QC-90** Il semble manquer certaines mesures d'atténuation sonores en phase d'exploitation sur les figures de la section 2.10 de l'annexe J 2.
- QC-91** L'annexe J 2 présente une modélisation du projet en phase d'exploitation afin d'évaluer l'impact sonore. Des mesures d'atténuation sont également proposées. Toutefois, comme plusieurs données sur les émissions sonores ne sont pas disponibles à cette étape du projet, plusieurs hypothèses ont été posées afin de réaliser les modélisations. Le rapport d'étude recommande à plusieurs reprises de mettre à jour les calculs quand l'information sera disponible. Comme indiqué à la section 3.2 du rapport de modélisation de l'annexe J 2, la mise à jour de ces modèles permettra de s'assurer que la prise en considération de la puissance acoustique de ces sources, ainsi que les effets de directivité, n'entraîneront pas (1) de pénalités pour bruit tonal, impulsif, basses fréquences, etc. et (2) n'augmenteront pas les niveaux acoustiques suite à la prise en compte de la directivité des sources ». Nous appuyons ces recommandations. Par ailleurs, certains secteurs résidentiels comportent des habitations aux étages supérieurs. Comment l'impact sur le climat sonore pour ces habitations est-il évalué?
- QC-92** La modélisation des impacts sonores étant basée sur plusieurs hypothèses, un programme de suivi doit être proposé. Le programme de suivi doit comporter une comparaison entre les mesures réelles du bruit en exploitation et les modélisations effectuées.
- QC-93** Une modélisation des niveaux de bruit dans la zone d'étude en phase d'exploitation a été effectuée. L'étude d'impact ne présente pas de modélisation quant aux vibrations qui seront générées par le SLR. Veuillez indiquer l'impact potentiel des vibrations du SLR sur les usages sensibles près de la zone d'étude. Si pour des considérations techniques la modélisation des vibrations est infaisable, l'étude d'impact pourrait se référer à des projets similaires et inclure les mesures d'atténuation réalisées dans le cadre de ces projets.

5.6 Économie

- QC-94** Concernant la fermeture provisoire ou permanente de certaines rues à Montréal, avez-vous analysé l'impact économique de ces fermetures sur les commerces existants dans ces rues?

- QC-95** À la suite du projet, est-ce que l'attractivité économique du centre-ville de Montréal pourrait avoir un impact sur l'attractivité des autres régions métropolitaines?
- QC-96** Quels types des commerces pourraient être implantés dans les zones avoisinantes des gares et bien s'arrimer avec le caractère économique, écologique et esthétique du projet?

5.7 Faune

- QC-97** Dans le bas de la page 111, section 5.3.2.3, il est mentionné que le réel potentiel d'habitat de ces milieux pour l'herpétofaune (autres petits cours d'eau intermittents, fossés, milieux humides) pourra être déterminé par des investigations sur le terrain. Est-ce que des inventaires sont prévus? Même question concernant la mention suivante du haut de la page 120 : « L'absence ou la présence effective de telles espèces dans l'aire d'étude pourront être vérifiées par des inventaires au terrain ».
- QC-98** À la section 5.3.2.3 (page 112), il est mentionné que des caractérisations récentes ont permis d'identifier d'autres lieux potentiels de reproduction du poisson dans la zone d'étude. L'annexe I-3 devrait présenter ces zones de reproduction, tirées de Dessau-CIMA+ (2013) et Genivar (2013), mais aucune information de cette nature n'est présentée à l'annexe I3. Pouvez-vous fournir une carte présentant ces zones?
- QC-99** Toujours à la section 5.3.2.3, l'importance de l'habitat du poisson est évaluée surtout en fonction de la présence et de l'utilisation par les espèces à statut précaire. L'utilisation du secteur par les poissons d'intérêt sportif et commercial est peu décrite, outre la mention de leur présence. L'utilisation de l'habitat du poisson, particulièrement dans le secteur du chenal de l'Île-des-Sœurs, par les poissons d'intérêt sportif et commercial doit être mieux prise en compte pour déterminer la valeur de cet habitat. Dans le même ordre d'idée, le texte de la section met un accent sur la présence de zones de fraye potentielles pour les espèces lithophiles. Des zones de végétation aquatique importantes sont présentes dans le secteur du chenal de l'Île-des-Sœurs. Plusieurs espèces phytophiles peuvent également retrouver des habitats de qualité pour la fraye et l'alevinage, c'est le cas notamment du maskinongé et du grand brochet.
- QC-100** Selon le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO), la caractérisation des habitats du poisson potentiellement impactés par le projet est incomplète. À ce titre, dans un souci d'efficacité, il recommande d'utiliser la même approche que celle retenue dans l'évaluation environnementale de la construction du Nouveau pont sur le Saint-Laurent, soit la méthode de Lavoie et Talbot (1984) modifiée par Armellin et Mousseau (1998).
- QC-101** Pour le secteur du chenal de l'Île-des-Sœurs, le MPO est d'avis que la zone d'étude devrait inclure le rapide du pont Clément (frayère multi spécifique confirmée), et ce, jusqu'à la fosse située en bordure de l'autoroute Bonaventure.
- QC-102** La ventilation des impacts potentiels du projet ne permet pas d'apprécier l'ampleur de ces derniers sur les pêcheries. Bien que le tableau 9-3 du volume 1 présente certains

renseignements synthèses, le MPO est d'avis que les impacts potentiels sur les pêcheries devraient être présentés et traités de façon détaillée de manière à présenter leurs effets sur les pêcheries commerciales, récréatives et autochtones. Le MPO estime également que l'enjeu du libre passage du poisson devrait être ajouté dans la description des impacts du projet, ainsi que dans les mesures d'évitement et d'atténuation.

- QC-103** Le MPO recommande, pour chacun des cours d'eau impactés, que les impacts anticipés soient ventilés en tenant compte d'un scénario de construction optimiste (par exemple, utilisation de barge) et un autre plus pessimiste (utilisation de jetée de pierres). Le niveau de détails de chacun des scénarios proposés devrait également permettre d'identifier les études supplémentaires qui pourraient être requises (par exemple, étude hydraulique dans le chenal de l'Île-des-Sœurs en phase de construction et d'exploitation advenant une restriction de la largeur du chenal).
- QC-104** Selon le MPO, des mesures d'évitement et d'atténuation visant à réduire les éventuels dommages sérieux aux poissons (par exemple, périodes de restriction adaptées aux enjeux de chacun des secteurs impactés, plan de gestion des eaux de chantier, séquence de travail, etc.) devront être prévues. De plus, des suivis devraient être réalisés sur les composantes du projet les plus susceptibles d'occasionner des dommages sérieux aux poissons (conditions hydrauliques, qualité des habitats situés en aval, remise en état, etc.).
- QC-105** La mesure d'atténuation B-23 mentionne que la période où les travaux en eau sont interdits, pour la protection du poisson, est du 15 avril au 15 juillet. Selon le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), ces dates ne correspondent pas aux dates habituellement permises pour les travaux dans l'habitat du poisson dans la région de Montréal et de la Montérégie. En effet, les travaux sont généralement permis entre le 1^{er} août et le 1^{er} mars. Ces dates visent à couvrir les périodes de reproduction et d'alevinage de la plupart des espèces de poissons d'eau chaude fréquentant les cours d'eau de ces régions. Pouvez-vous modifier ces dates de restriction?
- QC-106** La mesure d'atténuation B-30 concerne l'engagement à compenser la perte d'habitat du poisson selon les lignes directrices du MPO et à faire approuver le projet par cette même autorité. Il est à noter que, bien que le MFFP approuve généralement les lignes directrices établies par le MPO pour la compensation de l'habitat du poisson, le projet de compensation devra être soumis et approuvé par le MFFP également.
- QC-107** Concernant le tableau 5-16 (page 128) qui présente les différentes aires protégées dans et à proximité de l'aire d'étude, le MFFP souhaite souligner qu'un nouveau refuge faunique est présentement projeté afin d'assurer une protection aux habitats fauniques entourant la rivière Saint-Jacques et plus particulièrement les habitats de la rainette faux-grillon de l'Ouest ainsi que les corridors entre les différentes populations de cette espèce. Bien qu'un contour précis ne soit pas encore défini pour ce refuge, celui-ci devrait être considéré comme étant à proximité de l'aire d'étude du projet.
- QC-108** Concernant les infrastructures de mise à la terre et les caténaires, existe-t-il, dans la littérature ou dans les principes techniques reliés à cette technologie, des données ou

des explications quant aux possibilités de mortalité de la faune aviaire ou terrestre reliées à l'utilisation de ces caténaires comme perchoir ou comme voie de déplacement?

- QC-109** Pour la composante « Faune aviaire et habitat », vous évaluez l'étendue de l'impact comme étant ponctuel. Considérant les capacités de déplacement et le comportement de la faune aviaire (et des chauves-souris), l'impact de la perte d'habitat doit être considéré davantage au niveau local voir régional selon le MFFP. De plus, afin d'évaluer l'impact résiduel, il importe de considérer l'ensemble des composantes et des besoins des différentes espèces. En effet, les friches et les oiseaux de milieux ouverts sont, de façon générale, en déclin important dans le sud du Québec. La perte de la friche au niveau de la station terminale de la rive-sud peut difficilement être considérée comme non-significative. Pouvez-vous revoir votre évaluation de l'impact pour cette composante?
- QC-110** Pour la composante « Sites protégés ou d'intérêt », vous mentionnez un impact possible sur la réserve du Bois-de-Brossard par l'apport de sédiments et de contaminants. Selon le MFFP, le Bois-de-Brossard est situé en amont du site des travaux de construction et d'exploitation du train et il apparaît plus approprié de considérer, dans les impacts possibles, les frayères et les écosystèmes de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau des Bois, situés en aval du projet. Ces écosystèmes sont également d'importance régionale et sont particulièrement sensibles aux apports de matières en suspension, facteur pour lequel ils subissent déjà une pression importante.
- QC-111** Pour les mesures B-40 et B-41 concernant l'inventaire et la protection des moules à statut précaire, selon le MFFP, un inventaire de reconnaissance au niveau des moules d'eau douce (mulettes) est nécessaire en prévision des travaux du PFIDS. Cet inventaire doit d'abord viser à identifier les moules qui peuvent être collectées en rive ou dans de faibles profondeurs d'eau (à pied) afin d'identifier les espèces potentiellement présentes. Également, il est nécessaire de réaliser un sondage par caméra sous-marine des aires de chantier projetées afin de déterminer et localiser toute colonie de moule importante. Dans le cas où une colonie est localisée dans l'aire de travail et que des espèces à statut précaire sont identifiées, un déplacement des moules selon le protocole de Mackie G. et coll. (2008) devra être réalisé.
- QC-112** Concernant le tableau 10-2, selon le MFFP, il devrait être modifié car les activités de démolition du pont temporaire de l'Île-des-Sœurs et de construction du pont permanent de l'Île-des-Sœurs nécessiteront des aires de chantier qui nuiront et perturberont l'habitat de la couleuvre brune, les mêmes habitats qui seront perturbés par les travaux du PFIDS. De plus, l'étude d'impact mentionne que le projet de TOD du Quartier affectera la couleuvre brune. Ce sont plutôt des mentions de couleuvres tachetées qui se trouvent dans cette portion du projet.
- QC-113** La population de couleuvre brune dans le secteur du pont de l'Île-des-Sœurs et du PFIDS a subi et subira de très grandes perturbations de son habitat par les différents projets **de construction en cours ou prévus**, comme le souligne l'étude d'impact à la

section 10.2.6. Vous proposez, dans les sections 9, 10 et 12 de l'étude d'impact, différentes approches pour assurer la pérennité de cette population. Le MFFP est d'avis que certains ajustements doivent être amenés :

- à un certain point, vous proposez une réintroduction de la couleuvre brune. Or, les connaissances sur la conservation et plus précisément sur la génétique et l'isolement des populations de couleuvres brunes ne nous permettent pas d'envisager une telle opération pour assurer la conservation de la population. Toutefois, la population dans les habitats résiduels autour du projet, si elle compte suffisamment d'individus, peut fournir un support à la recolonisation des habitats suite à la remise en état des aires de travaux des différents projets. Dans cette optique :
 - un simple inventaire de la couleuvre brune dans le secteur du PFIDS ne nous apparaît pas suffisant. En effet, afin de prévoir le support à la recolonisation, il est nécessaire d'établir la densité ou réaliser une évaluation du nombre d'individus dans les habitats résiduels de cette population, soit dans les terrains vacants du PEPSC et dans les parcs de l'arrondissement de Verdun situés en berge au sud du pont de l'Île-des-Sœurs. Pour répondre à cet objectif, l'inventaire devrait viser un respect plus strict des mesures prévues au protocole standardisé du MFFP (par exemple, grille d'abris au 50 m) afin de permettre l'estimation de la densité des individus;
 - dans le cas où un support à la population par une autre population (par exemple, celle de la falaise Saint-Jacques, projet de l'échangeur Turcot) deviendrait nécessaire, une étude génétique des populations environnantes devra être réalisée pour valider la population la plus près génétiquement. Le soutien financier de cette étude, le cas échéant, sera nécessaire par le ou les initiateurs des différents projets.
- un inventaire, tel que proposé ci-dessus ou plus simple (absence/présence), et, le cas échéant, une relocalisation des couleuvres brunes dans un habitat résiduel sera nécessaire au niveau des aires de chantier. Cet inventaire devra être réalisé avant l'étape d'acceptabilité environnementale;
- vous prévoyez une période d'un mois pour la relocalisation des couleuvres présentes sur les aires de chantier. Selon les cas, cet échéancier peut être trop court pour assurer une relocalisation adéquate des individus sur un site donné. La période prévue devrait être plus longue;
- les initiateurs des autres projets dans ce secteur devraient, sous-peu, s'engager avec le MFFP dans la réalisation d'un plan de réaménagement de l'habitat, particulièrement dans le secteur circonscrit par le contournement du pont de l'Île-des-Sœurs. Vous pourriez vous impliquer au niveau de ce plan afin d'assurer une cohérence dans le réaménagement de l'habitat en fonction de la présence des différentes infrastructures.

QC-114 Tel que spécifié à la section 9.5 de l'étude d'impact, le MFFP demeure en attente des documents suivant pour réaliser son analyse environnementale du projet :

- l'identification et la caractérisation des milieux humides touchés par le projet;
- le rapport des inventaires de la couleuvre brune dans les aires de chantier prévues;
- le rapport d'inventaire des mulettes;
- l'intégration des données de chiroptères et l'analyse des impacts sur ce groupe d'espèces dans le rapport d'étude d'impact;
- la caractérisation des habitats fauniques dans le ruisseau des Prairies;
- un plan de compensation pour l'habitat du poisson.

Également, pour l'analyse éventuelle des certificats d'autorisation, le MFFP devra obtenir :

- l'emplacement et la stratégie de relocalisation des couleuvres brunes;
- un plan de réaménagement des habitats de la couleuvre brune;
- un protocole de suivi de la relocalisation de la couleuvre brune.

5.8 Végétation

QC-115 Concernant les fichiers de forme, le MFFP demande que ceux-ci soient présentés pour tout le tracé sous le format « polygones » pour permettre une analyse adéquate du projet (emprise du tracé, stations terminales, aires d'étude, chemins, etc.).

QC-116 Concernant les données présentées à propos du couvert arborescent, le MFFP désire souligner que des données plus récentes existent dans le PMAD. Ce document révèle que l'agglomération de Montréal possède un couvert boisé de 9,8 %. Cette donnée provient de la CMM et date de 2010, alors que celle fournie par l'initiateur provient d'un portrait effectué en 2007. De plus, il est nécessaire que soit fournie la donnée sur le couvert forestier de la municipalité de Brossard.

QC-117 Dans le cadre de l'inventaire des plantes à statut particulier qui sera réalisé, la description des peuplements et des arbres est attendue, ainsi que l'évaluation de la superficie de friche arbustive et arborescente puisqu'il s'agit d'une superficie forestière productive. Toute superficie forestière productive, quelle que soit son stade de développement ou sa composition, revêt une grande importance dès que l'on se retrouve en-dessous de 30 % de superficie forestière sur un territoire, **comme c'est le cas pour ce projet.**

QC-118 Selon les lignes directrices en développement au MFFP concernant la forêt privée, étant donné que les taux de boisement des municipalités où se déploie le projet sont bien inférieurs à 30 %, il est demandé à l'initiateur de détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectare) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013)⁵. Il est aussi demandé de classer les peuplements perdus en fonction des types de couvert (feuillu, mélangé, résineux et sans couvert) et des grands stades de développement (jeune, intermédiaire, vieux).

⁵ Ministère des Ressources naturelles, 2013. Norme de stratification écoforestière du ministère des Ressources naturelles (4^e inventaire écoforestier du Québec méridional), 2^e édition.

- QC-119** Selon l'étude d'impact, des occurrences documentées d'espèces floristiques à statut particulier se trouvent à l'intérieur de l'aire d'étude (noyer cendré et caryer ovale). Est-ce que des mesures d'atténuation particulières seront mises en place pour ces essences, outre le reboisement dans un ratio un pour un?
- QC-120** Le secteur de la gare terminale sur la rive-sud, localisé à l'ouest de l'A10 et au sud de l'A 30, est celui où la plus grande proportion de perte forestière sera enregistrée. Concernant les bois et corridors métropolitains, le MFFP évalue que la gare terminale de la rive-sud affectera un bois d'intérêt métropolitain sur 2,3 ha. Selon la CMM, ces bois représentent une grande valeur en raison de leur rareté et de leur potentiel écologique et récréatif. L'évaluation ne tient pas compte des chemins et de leur emprise. Les pertes forestières associées à ceux-ci sont à inclure dans l'évaluation finale. La mesure d'atténuation suivante minimise l'impact pour les pertes forestières : « B-7 : Restaurer le couvert végétal de toutes les surfaces de sol remanié au fur et à mesure de la réalisation des travaux de terrassement selon les aménagements et la végétation en place à l'origine, en procédant à un ensemencement et à la plantation d'arbres et d'arbustes, selon le cas. Seules les espèces non envahissantes doivent être utilisées. Au site d'implantation de la station terminale rive-sud, remplacer les arbres coupés dans un ratio minimal d'un pour un » Dans le contexte actuel du peu de boisement dans les municipalités touchées, cette mesure d'atténuation nous semble adéquate pour des espèces communes. À cet effet, le MFFP recommande que le reboisement soit effectué avec des essences indigènes longévives et que l'initiateur prenne les dispositions nécessaires afin d'assurer le succès de la plantation sur une période de dix ans. Dans le cas d'espèces rares, la mesure à appliquer est à bonifier et à présenter.
- QC-121** Selon le MFFP, les fichiers de forme fournis pour la gare terminale sur la rive-sud permettent de conclure qu'un bois d'intérêt métropolitain est affecté. La perte de superficie dans les bois et corridors d'intérêt métropolitains devrait figurer dans le tableau 10-1 comme composante valorisée de l'écosystème.
- QC-122** Un inventaire est à venir concernant les espèces exotiques envahissantes (EEE). Nous vous demanderons les fichiers de forme des résultats. Pour le moment, veuillez nous fournir les fichiers de forme que vous avez sur les EEE.
- QC-123** Concernant les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS), nous considérons l'étude d'impact recevable. Nous vous demandons de fournir les renseignements suivants aux étapes subséquentes de l'analyse environnementale :
- réaliser des inventaires exhaustifs aux périodes propices pour les habitats potentiels situés à proximité ou qui sont touchés par les infrastructures du projet. Le protocole d'inventaire devra être validé au préalable par le MDDELCC. Nous transmettre le rapport en incluant les dates précises, l'identification du botaniste ayant réalisé les inventaires, la méthodologie utilisée, les sites d'inventaire, la localisation cartographique des populations d'espèces relevées et les données de terrain (incluant si possible un *Shapefile*);

- évaluer l'impact du projet sur les EFMVS et proposer diverses mesures d'atténuation qui devront être approuvées par le MDDELCC. Celles-ci doivent respecter la séquence suivante :
 - *principe d'évitement* : dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées (modification du projet, pose de clôtures de protection, etc.).
 - *mesures d'atténuation/compensation* : si, après une démonstration documentée, il appert impossible d'éviter les EFMVS et que des espèces et/ou habitats sont affectés par le projet, identifier les mesures d'atténuation et, ou, de compensation retenues, déposer un calendrier de réalisation ainsi qu'un programme de suivi environnemental conforme au Guide^[1] recommandé. Vérifier si une autorisation en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables est requise préalablement à la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

5.9 Milieux humides et hydriques

QC-124 Pourquoi avez-vous traité les herbiers aquatiques et les étangs à d'autres sections que celle des milieux humides dans l'étude d'impact? Tout type de végétation humide en milieux terrestre, riverain ou aquatique, comme les milieux hydriques d'eau peu profonde correspondant à des étangs et les herbiers aquatiques, auraient pu être regroupés à la section 5.3.1.3 sur les milieux humides. Il apparaît pertinent également, lorsque possible, de faire se chevaucher sur une même carte les couches de données sur les milieux humides, le milieu hydrique, les espèces floristiques et fauniques, les espèces exotiques envahissantes et les milieux faisant l'objet de conservation afin de permettre une meilleure appréciation de l'importance des fonctions des milieux humides associées à chacune de ces composantes. De plus, au tableau 9-2, les milieux humides sont inclus dans la composante « Végétation riveraine et aquatique ». L'évaluation doit être refaite en indiquant les milieux humides comme une composante indépendante de celle de la végétation terrestre et riveraine (incluant les herbiers aquatiques et étangs).

QC-125 Les données fournies dans les tableaux en annexe C, D, E et H sont partielles. Les listes des espèces floristiques y apparaissent, mais les renseignements liés au sol et à l'hydrologie ne sont pas indiqués. Aucune photographie des milieux humides n'est fournie. Ce type d'information peut permettre une meilleure compréhension des sites présentés. Il serait également nécessaire de préciser quelles sont les espèces dominantes des différentes portions d'herbiers aquatiques. Ainsi, des fiches d'inventaires avec photographies sont recommandées pour chaque milieu humide identifié dans la zone d'étude élargie. Nous invitons l'initiateur à consulter l'exemple de fiche correspondant à l'annexe 5 du document Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional (Bazoge et al., 2014, réédition 2015), disponible sur le site du MDDELCC. Les méthodologies utilisées pour réaliser les inventaires au terrain de 2013 et pour ceux à venir devront être décrites à même les

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

rapports de caractérisation découlant de ces derniers. Ces données devront être fournies pour l'étape de l'acceptabilité environnementale du projet.

QC-126 L'étude mentionne que l'impact sur les herbiers aquatiques est considéré dans le cadre de l'étude d'impact du projet de reconstruction du Pont Champlain. Est-ce que cette dernière inclut le pont qu'empruntera le métro léger pour traverser de l'Île-des-Sœurs vers Montréal? Si ce n'est pas le cas, l'impact direct et indirect sur les herbiers aquatiques présents dans ce secteur doit être évalué dans la présente étude.

QC-127 La séquence préconisée par le MDDELCC lors de projet pouvant affecter les milieux naturels est éviter-minimiser-compenser. Le projet devrait présenter les différentes étapes en amont de la décision de compenser le milieu humide ou de déplacer le cours d'eau. D'ailleurs, selon la Direction régionale de la Montérégie du MDDELCC, le projet de compensation devrait s'inscrire à l'intérieur du plan de conservation des milieux humides de la Ville de Brossard. L'engagement de la Ville de Brossard d'intégrer cette compensation à son plan pourrait-il nous être présenté en sa version originale?

QC-128 Les exigences du MDDELCC pour la région de la Montérégie concernant les compensations de perte de superficie de milieux humides sont de l'ordre de 2:1. C'est-à-dire que le projet de compensation présenté devrait inclure une zone humide de même valeur écologique et de même superficie (ou bonifiée) et qui serait entourée d'une zone terrestre de même superficie que la zone humide perdue.

QC-129 Les options de compensation présentées dans l'étude d'impact devraient faire l'objet d'un plan de compensation pour l'étape d'acceptabilité environnementale du projet. Ce plan devra faire état, notamment, des options de compensation potentielles, des échéanciers, des mesures de suivi envisagées, des coûts préliminaires et des garanties financières prévues. Un exemple de table des matières présentant les différents paramètres que doit contenir ce document est suggéré en annexe 2. Le document Les milieux humides et l'autorisation environnementale, disponible sur le site Internet du Ministère (<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/rives/milieuxhumides.htm>), apporte également des précisions face aux exigences attendues pour la compensation.

QC-130 Les cours d'eau ne devraient pas faire l'objet de remblai. Il s'agit d'une dynamique écologique qui est difficile à régénérer. Vous devez suivre la séquence éviter-minimiser-compenser et justifier vos démarches.

QC-131 Le MDDELCC se questionne sur l'aménagement du bassin filtrant à même le cours d'eau. Habituellement, ce type de projet n'est pas recevable comme compensation pour des pertes de milieux humides. En effet, ce type d'installation laisse présager un entretien récurrent, ce qui ne va pas dans le sens d'un développement durable. Des aménagements afin de bonifier l'état initial du cours d'eau (obtenir un gain écologique et une amélioration au niveau des habitats fauniques) et favoriser son maintien de manière autonome et sans impact hydraulique négatif devraient être intégrés au projet et montrés aux plans. Pouvez-vous vous engager à aménager le nouveau ruisseau des Prairies de façon à obtenir un gain écologique et une amélioration au niveau des

habitats fauniques dans ce ruisseau, notamment par la conservation de bandes riveraines de qualité afin de contribuer aux corridors de déplacement de la faune, la création de méandres et une hétérogénéité du milieu? Le lit du cours d'eau devra être stabilisé convenablement afin de ne pas générer de problème d'érosion et d'apport sédimentaire en aval.

QC-132 Selon les banques de données du MDDELCC, le ruisseau des Prairies et les branches se situant dans l'échangeur des A10 et A30 sont caractérisés par un écoulement intermittent. Une mesure d'atténuation intéressante pourrait être de réaliser les travaux à l'intérieur de la période d'étiage, ce qui minimiserait l'impact sur la faune utilisant ce cours d'eau.

QC-133 Le haut de la page 438 fait référence à des documents qui n'ont pas été soumis. Afin de permettre une analyse complète, ces documents devraient nous être acheminés. Il s'agit des documents inscrits sur cette liste :

- MTQ, Cahiers des charges et devis généraux (CCDG) – Infrastructures routières – Construction et réparation, chapitres 10.3 et 10.4, édition de l'année en cours;
- MTQ, Normes : Ouvrages routiers – Tome II – Construction routière, chapitre 9, Mesures d'atténuation environnementales temporaires, dernière version mise à jour;
- MTQ, Normes : Ouvrages routiers Tome IV – Abords de route, chapitre 6, Mesures d'atténuation environnementales permanentes, dernière version mise à jour;
- MTQ, Devis type – Protection de l'environnement, dernière version mise à jour;
- MTQ, Devis type – Gestion du bruit, dernière version mise à jour;
- PJCCI, Documents d'appel d'offres : Section 6 – Conditions techniques normalisées – Protection environnementale, dernière version mise à jour.

QC-134 Lors de la campagne de terrain 2016, une vérification de la présence de milieux humides devrait être faite pour l'ensemble de la zone d'étude locale, afin de s'assurer qu'aucun milieu humide ne soit oublié. Une attention particulière devra être portée aux zones envahies par le roseau commun pour s'assurer qu'aucun milieu humide n'y est associé, si cela n'est pas déjà fait.

QC-135 Au tableau 9-3, les mesures d'atténuation B-11 et B-15 sont décrites. Pouvez-vous les reformuler ainsi :

- B-11 : CDPQ Infra doit identifier les milieux humides dans l'aire d'étude, conformément au document Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional (Bazoge A. et coll., 2014, réédition 2015) et fournir les résultats pour l'étape de l'acceptabilité environnementale du projet;
- B-15 : Appliquer la séquence éviter, minimiser et compenser, conformément aux exigences du document « Les milieux humides et l'autorisation environnementale » (MDDEP, 2012b). Notamment, compenser l'empiètement de milieux humides en restaurant ou en créant un autre milieu humide remplissant des fonctions semblables et de superficie supérieure dans le secteur de la perte, le plus près possible de l'emprise de la station terminale.

5. MÉTHODOLOGIE

QC-136 Veuillez expliquer comment les interrelations du tableau 9-1 ont été établies. Selon quels critères? Par exemple, vous ne notez aucune interaction entre l'herpétofaune et les travaux d'excavation et de terrassement. Selon le MFFP, ces travaux, avec la circulation de la machinerie, le déplacement et la modification de la structure du sol et la gestion des déblais, présentent des risques importants, notamment pour les couleuvres. Veuillez expliquer ce choix ou corriger le tableau 9-1.

QC-137 Au tableau 9-2, vous attribuez une valeur grande à « la faune ichthyenne et habitat aquatique ». L'habitat du poisson, au niveau du chenal de l'Île-des-Sœurs, est défini et protégé légalement en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et du Règlement sur les habitats fauniques. En fonction de l'échelle de valeurs établie par l'initiateur à la section 8.2.1.1, ce statut légal ne devrait-il pas conférer à l'habitat du poisson une valeur « très grande »?

QC-138 Dans le volume 3, annexe H, l'étude indique que 902,1 ha de milieux humides et 108,83 ha d'herbiers et de marais riverains sont interceptés par l'aire d'étude locale sur la rive sud et le long des rives du fleuve Saint-Laurent. Ainsi, les milieux humides couvriraient un total de près de 1 011 ha dans le secteur du projet. Selon les données disponibles au MDDELCC, l'aire d'étude élargie présentée à la figure 5-1 touche 300,5 ha de milieux humides à l'échelle régionale, dont 81,4 ha (excluant les herbiers aquatiques) seraient présents à l'intérieur de l'aire. Il semble avoir non-concordance entre les superficies de milieux humides présentées pour l'aire d'étude locale et l'aire d'étude élargie. Est-ce le cas? Si c'est deux aires d'études ne correspondent pas, l'aire d'étude locale devrait être précisée dans le texte et indiquée sur une carte.

QC-139 Dans le tableau 9-3, à quoi fait référence les mesures d'atténuation ou de bonification numérotées et identifiées au MPO (par exemple, MPO-5)? À quel document ou à quelle numérotation réfèrent ces mesures d'atténuation?

QC-140 La carte 9 présente une symbologie servant à délimiter les différents types de végétation présents dans la zone d'étude. Malgré qu'il y ait des symboles différents représentant les « Parc, jardin et espace vert » et « Couvert forestier », l'ensemble des composantes de ces deux catégories semble représenté par la symbologie des « Parc, jardin et espace vert », ce qui n'est pas vrai partout. Veuillez corriger les feuillets de la carte 9, afin de bien représenter les différents types de milieux naturels.

QC-141 Les feuillets de la carte 9 – Végétation du volume 2 – Cartes doivent démontrer les différentes composantes relatives à la végétation dans l'emprise du projet. Sur la carte 9F, le site de la gare terminale sur la rive-sud incluant le stationnement incitatif et l'atelier-dépôt a été délimité et ne permet plus d'établir les composantes végétales en place. Veuillez laisser un trait délimitant l'espace requis pour la station terminale tout en indiquant la composition végétale actuellement en place. Cette demande s'applique également à la carte 11B relative à l'utilisation du sol.

- QC-142** Les rapports cités comme Dessau-CIMA+ (2013) et Genivar (2013) sont utilisés abondamment pour décrire les différents éléments du milieu biologique. Il serait pertinent de décrire rapidement la portée, l'aire d'étude et les objectifs de ces études pour permettre d'en apprécier les résultats dans le cadre de la présente étude d'impact sur l'environnement. De plus, le rapport complet de Genivar (2013a) ne semble pas disponible publiquement. Pouvez-vous fournir une copie pdf de ce rapport pour les fins de l'analyse?
- QC-143** Nous désirons obtenir les résultats de la modélisation hydraulique du PFIDS lorsqu'elle sera complétée.
- QC-144** La méthodologie utilisée pour l'étape de la photo-interprétation est décrite très succinctement. Veuillez la détailler davantage afin de permettre une meilleure compréhension du travail effectué.
- QC-145** La section 5.3.1.3 indique : « Les deux complexes de milieux humides du secteur La Prairie/Brossard et du secteur Brossard/Carignan, localisés à l'extrémité est de l'aire d'étude, figurent parmi les 17 plus grands complexes de milieux humides de l'ensemble du territoire de la CMM. Ces complexes, formés de 47 et de 18 milieux humides respectivement, totalisent des superficies de 526 et 306 ha. Il est indiqué qu'un indice très élevé de qualité d'habitats est attribué à un milieu humide (marécage arborescent et marais) d'une superficie de 15,86 ha présent dans le milieu boisé du quadrant nord-est du carrefour des A10 et A30 ». La valeur écologique est évaluée dans l'étude pour les complexes de milieux humides présents sur la rive-sud. Toutefois, aucune méthodologie menant à l'établissement de cette valeur n'est présentée. Il n'est pas possible de déterminer si celle-ci permet de mettre en perspective le niveau de rareté à une échelle locale adéquate. Afin de mettre en perspective l'importance réelle de la perte de milieux humides associée au projet, il est important d'évaluer la valeur écologique à une échelle spatiale appropriée (par exemple, aire d'étude locale correspondant au périmètre d'urbanisation du territoire de la Ville de Brossard). Pour l'acceptabilité environnementale du projet, la méthodologie utilisée devra être décrite et les références utilisées ainsi que les grilles d'analyse produites devront être fournies pour les milieux humides présents dans l'aire d'étude locale. Ainsi, la valeur attribuée à ceux-ci doit être évaluée ou réévaluée à une échelle appropriée. Une cartographie de la valeur écologique des milieux humides touchés par l'aire d'étude locale devra être produite (incluant les herbiers aquatiques et les étangs).
- QC-146** La méthodologie utilisée pour évaluer l'impact résiduel du projet (section 8.3) devrait préciser ce qui est entendu par la catégorie « impact résiduel non significatif ». Celle-ci signifierait que l'impact résiduel est jugé d'importance moyenne ou mineure. Il est de pratique courante d'intégrer l'impact résiduel d'importance moyenne dans la catégorie des impacts résiduels significatifs. L'approche utilisée dans l'étude a pour effet de minimiser l'impact de la perte de milieux humides, qui devrait pourtant être une composante jugée de grande valeur environnementale dans un bassin versant particulièrement dégradé.

6. PLAN DE MESURES D'URGENCE

QC-147 Nous vous rappelons qu'un plan de mesures d'urgence préliminaire doit également être présenté pour la phase de construction du projet.

QC-148 Le ministère de la Sécurité publique (MSP) vous demande, dans le cadre de l'analyse de recevabilité, de procéder à l'ajout, dans l'identification des risques et des impacts, des risques industriels présents le long du tracé et de procéder à l'analyse du risque. À cet effet et pour les autres risques identifiés dans l'étude, nous vous encourageons à poursuivre les travaux en vous basant sur l'approche de gestion des risques proposée par le MSP. Cette approche rigoureuse, basée sur des normes et des pratiques éprouvées à l'échelle internationale, permet de cerner la problématique sur les risques identifiés et d'appliquer des mesures en fonction de ceux-ci. Aussi, en vous référant à cette documentation, nous vous invitons à valider et adapter certaines définitions ainsi que des termes utilisés dans l'étude d'impact en fonction de ceux établis dans la littérature du MSP. Par exemple, dans les concepts associés à la coordination des incidents à la figure présentant l'organigramme fonctionnel des intervenants lors d'une urgence, vous auriez avantage à vous référer au Cadre de coordination de site de sinistre au Québec. La cohérence des libellés entre les différents plans de mesures d'urgence favorise l'interopérabilité entre les différents intervenants impliqués lors de sinistre.

7. SURVEILLANCE ET SUIVI

QC-149 Veuillez fournir plus de détails sur la surveillance, pendant la phase des travaux, des contaminants atmosphériques pour les secteurs résidentiels dont il est question à la page 355.

QC-150 À la section 12.2, il devra être précisé, spécifiquement pour les projets de compensation des milieux humides (restauration ou création), qu'un suivi devra être réalisé pour la reprise végétale, la présence de EEE (sur 100 m de part et d'autre du projet) et le niveau de l'eau. Les EEE présentes sur les sites revégétalisés devront être éliminées. De nouveaux plants devront être plantés si le taux de survie est inférieur à 90 %. Les plantes de remplacement doivent être de même espèce, de même dimension et de même qualité que les plantes d'origine. Ce suivi devra s'effectuer sur une période de 10 ans (première année, 3^e, 5^e et 10^e année), tel que le suggère le document Les milieux humides et l'autorisation environnementale (pages 27 et 28).

8. DIVERS

QC-151 Dans le tableau de la page 28, il semble manquer le mandat du groupe de travail « Évaluation environnement transport collectif Axe A10 ».

QC-152 À la section 5.2.4.2, la limite aval du tronçon fluvial ne serait pas plutôt Trois-Rivières et non l'île d'Orléans?

QC-153 Veuillez noter qu'un point de pêche sportive devrait être ajouté, sur la carte 14A, à la pointe nord de l'Île-des-Sœurs. Des pêcheurs y sont régulièrement observés en été.

QC-154 Deux des figures des pages 260 et 261 sont illisibles. De plus, une autre figure présente des nombres sans référer à leur correspondance.

QC-155 Concernant la section 5.4.4.4.2, il est à noter qu'une municipalité ne peut pas interdire la chasse. Elle peut toutefois réglementer la décharge d'arme à feu, par exemple.

QC-156 Est-ce que des stationnements pour vélos sont prévus aux différentes gares?

QC-157 Notez que certains titres de tableaux de l'annexe C sont incomplets (C-2, C-10 et C-12). Le statut hydrique de certaines espèces floristiques doit être corrigé. C'est le cas du saule de l'Intérieur, de la spirée à large feuille et de la viorne cassinoïde.

QC-158 Les études complémentaires attendues par le MTMDET sont les suivantes :

- étude de circulation (avec impacts à court et moyen termes sur le réseau de métro, les lignes de train de banlieue et d'autobus et les réseaux routiers et autoroutiers);
- étude des besoins actuels et des prévisions du transfert modal en faveur du SLR (auto vers le transport collectif [TC]) mais aussi du TC général vu la plus grande disponibilité d'autobus sur les territoires des autorités organisatrices de transport (RTL et CIT);
- intégration des autres projets de TC dont les voies réservées (en quoi le réseau de voies réservées actuelles et planifiées permettra-t-il le rabattement vers les gares du SLR? Est-ce que le réseau actuel et planifié devra être modifié pour permettre la complémentarité avec le SLR étant donné que les usagers ne se rabattront plus au même endroit (stations SLR ne correspondent pas aux terminus de bus actuel)?);
- coûts plus détaillés quant aux impacts sur les ouvrages existants à modifier.

Concernant l'étude de circulation, selon le MTMDET, les données aux pages 9 à 11 sont insuffisantes. Seuls les temps de parcours en transport en commun ont été abordés. Or, afin d'évaluer la compétitivité du transport en commun actuel et futur, il est nécessaire de connaître les conditions routières (temps de parcours, variation possible, etc.) pour les automobilistes en solo et en co-voiturage. D'autre part en général, les données de circulation automobile sont déficientes. Il aurait lieu de mieux documenter :

- l'impact de la congestion de l'échangeur A10/A30 et du transfert des habitudes de déplacement des usagers du stationnement Chevrier vers la station terminale de la rive-sud;
- d'où proviennent les déplacements (origines) empruntant le corridor des A10 et A30.

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 :

Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel

ANNEXE 2 :

Table des matières pour un plan de compensation