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

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale de la Montérégie	Jean-Pierre Lessard	23 juin 2016	5 pages.
2.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale de la Montérégie-Est	Jean-Pierre Lessard	13 mai 2016	6 pages.
3.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de la Montérégie	Jacques La Rue	13 juin 2016	2 pages.
4.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de la Montérégie	Jacques La Rue	3 mai 2016	2 pages.
5.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de Montréal	Daniel Gagné	17 juin 2016	1 page.
6.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de Montréal	Daniel Gagné	17 juin 2016	1 page.
7.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de Montréal	Daniel Gagné	31 mai 2016	1 page.
8.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction des programmes et du patrimoine, Direction générale de Montréal	Dimitri Latulippe	23 juin 2016	4 pages.
9.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction des programmes et du patrimoine, Direction générale de Montréal	Dimitri Latulippe	16 mai 2016	3 pages.
10.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	28 juin 2016	4 pages.
11.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	27 juin 2016	8 pages.
12.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	13 mai 2016	4 pages.
13.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilles Desgagnés	22 juin 2016	2 pages.
14.	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Jérôme Unterberg	13 juillet 2016	12 pages.
15.	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Nicolas Froger	15 juin 2016	2 pages.
16.	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Nicolas Froger	13 mai 2016	10 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
17.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	11 juillet 2016	9 pages.
18.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	29 juin 2016	4 pages.
19.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	29 juin 2016	9 pages.
20.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	9 mai 2016	11 pages.
21.	Ministère des Transports	Direction des inventaires et du Plan métropolitain	Daniel Donais	27 juin 2016	9 pages.
22.	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	Direction des inventaires et du Plan métropolitain	Daniel Donais	9 mai 2016	4 pages.
23.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction générale des relations avec les Autochtones et des initiatives économiques	Lucien-Pierre Bouchard	30 juin 2016	2 pages.
24.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction générale des relations avec les Autochtones et des initiatives économiques	Lucien-Pierre Bouchard	30 juin 2016	2 pages.
25.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction générale des relations avec les Autochtones et des initiatives économiques	Lucien-Pierre Bouchard	4 mai 2016	2 pages.
26.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Karine Dubé	22 juin 2016	9 pages.
27.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Jean-Pierre Laniel	28 juin 2016	3 pages.
28.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Jean-Pierre Laniel	28 juin 2016	2 pages.
29.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Jean-Pierre Laniel	28 juin 2016	7 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
30.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	12 mai 2016	3 pages.
31.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	12 mai 2016	1 page.
32.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Jean-Pierre Laniel	11 mai 2016	6 pages.
33.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise hydrique, Service de l'hydrologie et de l'hydraulique	Jean Francoeur	27 juin 2016	4 pages.
34.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise hydrique, Service de l'hydrologie et de l'hydraulique	Jean Francoeur	29 avril 2016	2 pages.
35.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Pierre-Guy Brassard	6 juillet 2016	4 pages.
36.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Pierre-Guy Brassard	9 mai 2016	4 pages.
37.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats	Étienne Chabot	29 juin 2016	5 pages.
38.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats	Guylaine Bouchard	10 mai 2016	5 pages.
39.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie	Nathalie Provost	27 juin 2016	5 pages.
40.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie	Audrey Jobin	27 juin 2016	3 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
41.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie	Audrey Jobin	9 mai 2016	6 pages.
42.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Marilou Tremblay	23 juin 2016	6 pages.
43.	Ministère du Tourisme	Direction des politiques et de l'intelligence d'affaires	Christian Desbiens	21 juin 2016	1 page.
44.	Ministère du Tourisme	Direction des politiques et de l'intelligence d'affaires	Christian Desbiens	4 mai 2016	1 page.
45.	Pêches et Océans Canada	Gestion des écosystèmes, Région du Québec	Jean-Yves Savaria	27 juin 2016	3 pages.
46.	Pêches et Océans Canada	Gestion des écosystèmes, Région du Québec	Jean-Yves Savaria	6 mai 2016	3 pages.

Saint-Hyacinthe, le 23 juin 2016

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

Objet : Réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation sur les réponses au premier document de questions et de commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A10/Centre-ville de Montréal (Dossier 3211-08-012)

Monsieur,

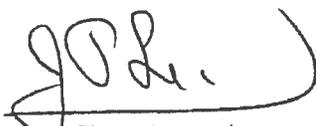
En réponse à votre demande que vous nous avez fait parvenir le 2 juin dernier, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a procédé à l'analyse de recevabilité des documents relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement citée en objet. Cette analyse fait suite au dépôt par l'initiateur du projet du document *Étude d'impact sur l'environnement — Antenne Rive-Sud — Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC*.

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

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

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

Le directeur régional,



Jean-Pierre Lessard

/ev

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

Avis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement
Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal

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

1. (R-10) : Selon l'initiateur, aucun scénario d'implantation de la station terminale en zone non agricole ne répond à l'objectif de capter la très grande majorité des usagers régionaux du système en amont de l'échangeur A10/A30, congestionné aux heures de pointe le matin. Aucune preuve n'a été faite comme quoi de répondre à cet objectif est une nécessité, voire la meilleure solution, pour régler le problème de la congestion routière dans ce secteur. Cette démonstration doit être faite.
 - a. De plus, en référence à la réponse 14, nous souhaitons obtenir les résultats de l'analyse d'implantation de la station au nord de l'autoroute même si l'initiateur n'a pas retenu cette variante.
2. Outre le site de garage de l'AMT, est-ce que d'autres sites sont étudiés pour l'implantation de l'atelier dépôt ? Les sites vacants identifiés à la carte 22B pourraient-ils accueillir l'atelier dépôt ? Expliquez pourquoi.
3. À la réponse 28, l'initiateur mentionne que l'emprise prévue pour la station terminale et les services de transport est de l'ordre de 19 ha. Pouvez-vous préciser pour la proposition actuelle, de même que pour celle de la variante à l'étude (R-72), combien d'hectares occupent chacune des composantes de la gare terminale, soit :
 - a. Le stationnement incitatif (3000 places) ;
 - b. Le terminus d'autobus de 17 quais ;
 - c. Le site de remisage et de maintenance quotidienne.
 - d. La station
4. Aux réponses 11 et 13, l'initiateur répond que les terrains situés à l'est et à l'ouest de l'autoroute 10 dans le secteur de la station Du Quartier sont actuellement occupés ou en voie d'être occupés. L'initiateur peut-il être plus précis en faisant des liens avec les lots vacants qu'il a identifiés ? Expliquez pour chacun des lots vacants situés à proximité de la station Du Quartier (ceux dont les superficies sont les suivantes : 26 411 m², 122 608 m² et 46 239 m²) pourquoi ils ne pourraient, le cas échéant, accueillir certaines

composantes de la gare terminale. Outre le fait qu'un projet TOD est prévu, y a-t-il d'autres obstacles, de nature technique ou économique, rendant impossible l'implantation de certaines composantes de la gare terminale (ex. terminus ou stationnement) sur des terrains actuellement vacants dans le quadrant nord ?

5. Les réponses de l'initiateur laissent sous-entendre que le projet de REM et les projets TOD de la ville de Brossard sont deux démarches qui se mènent en parallèle, voire que celles-ci sont indépendantes l'une de l'autre. Pourtant, la nature même d'un projet TOD suggère un lien étroit entre l'infrastructure de transport elle-même et les quartiers adjacents. L'aménagement de l'un devrait influencer l'aménagement de l'autre. Ainsi, nous nous questionnons à savoir quels échanges ont la ville de Brossard et l'initiateur du projet REM quant au développement de leur projet respectif ? L'initiateur a-t-il eu des pourparlers avec la ville de Brossard ? L'initiateur a-t-il, à un moment ou l'autre, contribué au développement des projets TOD ? L'initiateur a-t-il participé à la démarche consultative portant sur les critères d'aménagements des aires TOD Panama et du Quartier ?
6. Nous sommes grandement préoccupés par l'attrait qu'exercerait une gare proposant un accès aussi rapide à Montréal (8 minutes) et du coup des pressions de développement que subirait le territoire agricole adjacent.

À la réponse 18, l'initiateur cite une étude de Lemay-DAA et conclut « qu'un développement en périphérie de la gare terminale n'est pas une certitude ». De même, à la réponse 65, il explique que la station terminale aura un impact faible sur la déstructuration du milieu agricole en raison des barrières qui aident à circonscrire le développement futur (ex. : routes, autoroutes, etc.). Pourtant, l'autoroute 30 devait être l'une de ces barrières qui protégeraient le territoire agricole de tout développement urbain. Le présent projet tout comme celui du projet résidentiel qu'on évoque pour le quadrant est sont la preuve que de telles barrières n'existent plus face aux pressions urbaines. D'ailleurs l'initiateur soutenait dans le tableau 9.3 de l'étude d'impact (p.366) que l'impact de l'opération du métro léger en zone agricole exercerait une pression forte et permanente pour le développement d'un TOD en zone agricole et que l'importance de cet impact serait majeure et régionale. L'initiateur estimait dans ce même tableau que malgré les mesures d'atténuation préconisées (h-9, h-10, h-11), il subsisterait toujours un impact résiduel significatif (réitéré à la p.393). De plus, la p.407 de l'étude d'impact mentionne que la perte de terres à vocation agricole dans le secteur de la station terminale à des fins domiciliaires est un des principaux impacts de la mise en œuvre des projets futurs et (p.401) que ce serait 272 ha de terres agricoles qui seraient perdues de façon permanente.

- a) Comment l'initiateur concilie-t-il ces prises de position de l'étude d'impact d'avril 2016 qui semblent en opposition avec les conclusions tirées de l'étude de Lemay-DAA ?
 - b) Quelles sont les mesures de compensations préconisées pour ces impacts qui sont évoquées dans l'étude d'impact d'avril 2016 ?
 - c) Peut-on avoir accès à l'étude de Lemay-DAA dont il question, notamment à la réponse 66 ?
7. À la réponse 12, l'initiateur mentionne qu'une des raisons éliminant une possible localisation de l'atelier dépôt dans le « quadrant est » est la construction d'un important projet immobilier à cet endroit. Cette information est surprenante considérant que ce secteur est en zone agricole. Puisque ce projet immobilier est inclus dans l'aire d'étude, nous souhaitons obtenir plus de détails sur le projet à venir en matière de localisation (listes des lots touchés ou carte du projet à obtenir de l'organisme concerné) et de superficie à exclure de la zone agricole.
8. À la réponse 77, l'initiateur du projet mentionne qu'il ne prévoit aucune compensation pour des développements futurs qui ne sont pas de son ressort. Qu'en est-il des superficies requises pour la réalisation du REM, soit la perte nette de près de 20 ha de zone agricole ? Nous réitérons notre demande quant aux intentions de l'initiateur en matière de mesures compensatoires à prévoir (comme évoqué en h-5).
9. À la réponse 68, l'initiateur nous informe que les aires de travail en zone agricole ne se limiteront qu'aux emprises finales requises par le projet. Toutefois, à la réponse 70, l'initiateur fait référence à des travaux d'aménagement et de démantèlement « des surfaces temporaires en zone agricole ». N'est-ce pas contradictoire ? Ainsi, nous posons à nouveau la même question, soit combien d'hectares en zone agricole seront utilisés de manière temporaire pendant les travaux ?
10. À la réponse 69, l'initiateur mentionne qu'il exigera de son contractant la mise en place de mesures pour protéger le sol arable déblayé. Afin d'assurer que ces différentes mesures répondent à nos attentes, nous demandons à obtenir tous les protocoles des professionnels engagés, pour fins de commentaires ou demandes de modifications.
11. À la réponse 70 et 76, l'initiateur mentionne qu'un suivi agronomique sur 7 ans pourrait avoir lieu dans les aires temporaires, si requis. Comme condition de réalisation d'un éventuel décret, nous demandons le dépôt au MAPAQ d'un protocole de suivi agronomique incluant la méthodologie qui sera utilisée pour démontrer que l'état des sols est équivalent ou supérieur à celui d'avant. (ex. : analyse de l'état initial des sols des superficies affectées)

En réaction à la réponse 71, nous voulons préciser à l'initiateur que les travaux de remblai font l'objet de demande d'autorisation auprès de la *Commission de protection du territoire et des activités agricoles*. D'ailleurs, cette dernière a produit un guide des bonnes pratiques agronomiques à l'intention des professionnels pour la préparation de dossiers de demandes d'autorisation et la production de rapports de suivi. Voici la référence : http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/guides/Guide_CPTA_Q_Web_accessible-2.pdf.

Préparé par :
Mélissa Normandin, Claude Paquin et Évelyne Vouligny
Conseillères en aménagement et développement rural
21 juin 2016



Le 13 mai 2016

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

**Objet : Analyse de la recevabilité d'une étude d'impact sur l'environnement —
Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal**

Monsieur,

En réponse à votre demande que vous nous avez fait parvenir récemment, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a procédé à l'analyse de recevabilité des documents relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement citée en objet soumise par l'initiateur du projet.

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

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

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

Le directeur régional,

Jean-Pierre Lessard

EV/

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

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

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

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

Questions

- 1- Au tableau 6-1, l'initiateur mentionne que pour le site « Quadrant Sud de l'autoroute 10 (A10) et de l'autoroute 30 (A30) », l'emprise au sol de l'atelier-dépôt est de 14 à 16 ha. Toutefois, à la page 262 de l'étude d'impact, il est mentionné que cette emprise est de l'ordre de 19 ha. Qu'en est-il vraiment ? Quelle est l'emprise au sol de l'atelier-dépôt ? Parallèlement, nulle part dans le document on ne relève l'emprise au sol de la gare terminale, du terminus d'autobus régional et du stationnement incitatif prévu. Pouvez-vous nous préciser les superficies occupées par ces composantes du projet ?

- 2- L'initiateur propose une seule variante pour l'implantation de la station terminale (p.219-220, concept général et description des variantes de réalisation). Nous sommes d'avis que le contexte du « site d'étude » (ex : 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 au promoteur d'étudier davantage de scénarios de projets. Celui-ci doit faire la démonstration qu'aucun site hors de la zone agricole n'est adéquat pour l'implantation de la station terminale. Nous jugeons ce chapitre de l'étude d'impact incomplet. Nous souhaitons que le promoteur développe des options qui permettraient d'éviter complètement ou en partie la zone agricole. Nous pensons ici à un ou des scénarios qui sépareraient l'atelier-dépôt de la station terminale et qui feraient de la station du Quartier la station terminale. Nous sommes d'avis que tous les efforts pour la recherche de sites hors de la zone agricole n'ont pas été consentis.
 - En tenant compte de la superficie nécessaire à la gare terminale et au stationnement incitatif, nous demandons à ce que l'initiateur justifie sa localisation en zone agricole et les raisons, le cas échéant, rendant impossible sa localisation en zone blanche.

- Nous demandons aussi à ce que l'initiateur explique, le cas échéant, les raisons pour lesquelles il ne peut 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'A30.
- 3- À la page 151, en référence au chapitre sur l'utilisation du sol, nous demandons des informations supplémentaires sur les terrains vacants. L'initiateur pourrait-il inclure une carte localisant ces espaces et précisant la superficie de ceux-ci ? Parallèlement, et en référence à la carte 9E, expliquez 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 ?
 - 4- 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 ? A-t-on envisagé la possibilité d'y localiser certaines composantes du projet ? Sinon, pourquoi ?
 - 5- À la page 165, bien vouloir indiquer la source.
 - 6- 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 ?
 - 7- Est-il possible d'évaluer plus en détail l'hypothèse évoquant le risque 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 ?
 - 8- En référence au tableau 7-2 (page 245) :
 - pourquoi réduire les places de stationnement de la station Panama ? (ex. : il y aura moins de demandes en espaces de stationnement dans le futur ?) Nous sommes d'avis que le promoteur devra s'engager à construire un stationnement étagé dans cette station puisque le contexte urbain (rareté des espaces, demande accrue probablement) le justifierait. À la lecture du document, nous comprenons que c'est la localisation de la station terminale en zone agricole qui permet de diminuer les cases de stationnement de la station Panama.
 - Pouvez-vous préciser à quoi réfère la superficie à vol d'oiseau ? S'agit-il de la superficie des bâtiments excluant notamment les stationnements ?

- 9- 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 (p.284-285). Pouvez-vous préciser si la voie d'accès à ce pont (p. 302) empiète en zone agricole et/ou sur des terres en culture (combien ha) ? Cette voie d'accès sera-t-elle localisée exclusivement dans l'emprise du MTQ ?
- 10- À la page 307, l'initiateur aborde la question des travaux particuliers qui se tiendront à la station terminale. Nous nous demandons si les aires de travail empièteront en zone agricole. Est-ce que l'aire de travail prévue débord 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 ?
- 11- En lien avec la mesure d'atténuation P-29, nous nous questionnons 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, nous spécifier lesquelles ? Sinon, nous estimons que l'initiateur devra en prévoir.
- 12- Durant les travaux, est-ce qu'un agronome sera mandaté pour surveiller le chantier du secteur de la gare terminal ? Nous croyons que l'initiateur devra le prévoir.
- 13- En lien avec la mesure atténuation H-8, comment seront gérés les déblais ? Des parcelles en particulier sont-elles ciblées ? Si oui, lesquelles ? Celles-ci sont-elles en culture ? Nous précisons également qu'un suivi agronomique sur 7 ans devra faire l'objet d'un engagement de l'initiateur. De plus, devront être prévus les travaux nécessaires pour qu'un réel gain agronomique soit observable sur ces dites parcelles.

Commentaires :

- 14- Nous sommes 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. Par exemple, -le promoteur pourrait réduire la superficie nécessaire aux espaces de stationnement de la station terminale en planifiant seulement du stationnement étagé et en augmentant le nombre d'étage. De plus, chaque espace disponible à proximité d'une future station terminale devra être optimisé (ex. : à Sainte-Julie, on utilise l'espace entre la bretelle et l'autoroute pour du stationnement). Nous souhaitons avoir des réactions et des propositions du promoteur à cet égard.
- 15- La figure 5.56 présente un portrait de la zone agricole de Brossard qui n'est pas à jour. Cette carte n'est pas pertinente. La figure 5.59 est beaucoup plus adéquate.

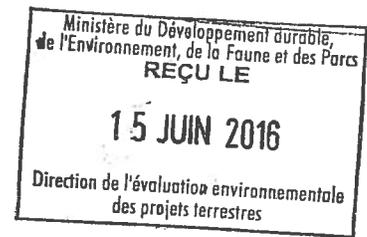
- 16- Des nuances seraient à apporter concernant le PDZA de l'agglomération de Longueuil. À la page 158, il est exagéré de dire que la vision de développement, les orientations et les actions préconisées au PDZA de l'agglomération de Longueuil ont dicté le contenu du 1^{er} projet de schéma d'aménagement. Il serait plus juste d'utiliser le terme « influencé »..
- 17- Les informations illustrées dans la figure 5.58 mériteraient 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.
- 18- La figure 5-60 n'illustre pas du tout le propos du paragraphe qui la précède. D'ailleurs, les informations fournies par le MAPAQ (relatives aux unités d'évaluation) permettent de faire une figure plus complète que celle extraite du PDZA de l'agglomération de Longueuil.
- 19- 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. Nous tenons 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.
- 20- En lien avec la mesure d'atténuation H-7, l'initiateur devra s'engager à remettre en état les aires temporaires de travail et que cette mesure fasse l'objet d'un suivi agronomique sur 7 ans, excluant l'année de la construction. Advenant la signification d'une baisse du potentiel agronomique durant cette période, l'initiateur devra s'engager à apporter les correctifs nécessaires.
- 21- À la page 385, l'initiateur fait état des pressions additionnelles sur la zone agricole que l'implantation de la station terminale peut engendrer. Il mentionne qu'un engagement ferme de l'initiateur du projet et des diverses autorités responsables voulant qu'aucune

autre autorisation ne soit prévue ni souhaitée en zone agricole est nécessaire. Malheureusement, nous ne pouvons que constater 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 terme. Nous nous attendons à ce que le promoteur évalue 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 (ex : analyse des effets anticipés sur la vocation agricole du territoire adjacent au projet, effet sur la spéculation, la signification de ces pertes par rapport aux activités agricoles métropolitaines). Nous souhaitons également connaître les intentions du promoteur quant aux mesures qu'il devra prévoir pour compenser les espaces perdus à des fins d'agriculture (ex. retour en zone agricole de superficies équivalentes, en quantité et en qualité, l'amélioration du potentiel agronomique de parcelles ciblées, de la 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.

Préparé par :
Mélissa Normandin, Claude Paquin et Évelyne Vouligny
Conseillères en aménagement et développement rural

En collaboration avec :
Pierre-Olivier Girard
Conseiller en aménagement du territoire et en développement régional
Direction générale du développement et de l'aménagement du territoire agricole

13 mai 2016



Longueuil, le 13 juin 2016

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

**Objet : Avis sur le réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation sur
les réponses au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal.
Dossier 3211-08-012**

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre datée du 2 juin 2016 dans lequel un avis ministériel de notre part était sollicité concernant la consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal. (Dossier 3211-08-012).

Après analyse du document réalisé par la firme CDPQ, les deux questions suivantes que nous vous avons posées ne sont pas traitées d'une façon satisfaisante :

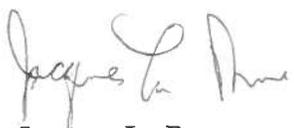
1. Concernant l'attractivité économique du centre-ville de Montréal et son impact sur l'attractivité des autres régions métropolitaines, vous avez mentionné qu'aucune analyse n'a été réalisée à ce sujet. Alors, nous aimerions savoir si vous envisageriez de faire cette analyse afin de pouvoir évaluer les externalités positives et négatives du projet SLR sur la Rive-Sud de Montréal.
2. La question concernant l'évaluation de l'impact de ce projet sur le système de transport collectif actuel de la Rive-Sud de Montréal n'a pas été traité.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez contacter M. Hamid Fadili, conseiller en développement économique à la direction régionale de la Montérégie, au 450 928-7645, poste 1778.

Nous souhaitons que les points énumérés ci-dessus vous seront utiles à la planification de ce projet. Pour la suite, nous aimerions être informés des développements du projet.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

Le directeur régional,

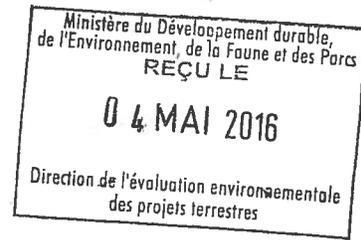


Jacques La Rue

JLR/sb

Direction régionale de la Montérégie

Longueuil, le 3 mai 2016



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

**Objet : Avis de recevabilité concernant le Transport collectif entre la Rive-Sud
et le centre-ville de Montréal (Dossier 3211-08-012)**

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre datée du 1er avril 2016 dans lequel un avis ministériel de notre part était sollicité. L'avis est relatif à la directive pour le projet du Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal (Dossier 3211-08-012).

Nous avons pris connaissance du document réalisé par la firme CIMA+, responsable de l'étude d'impact sur l'environnement. Après analyse de ce document, nous sommes d'avis que le projet, dans son ensemble, aura un impact économique majeur positif sur l'ensemble de la région Métropolitaine. Toutefois, certaines questions et commentaires devraient être traités dans l'étude de ce projet, dont nous soulevons :

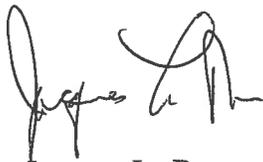
1. Concernant la fermeture provisoire ou permanente de certaines rues, est-ce que l'initiateur a analysé l'impact économique de ces fermetures sur les commerces existants dans les rues ciblées (le cas des rues William, Ottawa, Saint-Paul Ouest et la rue Dalhousie à Montréal)?
2. Est-ce que l'attractivité économique du centre-ville de Montréal n'aura pas d'impact négatif sur l'attractivité des autres régions métropolitaines?
3. Quelle est la nature des commerces qui peuvent être implantés dans les zones avoisinantes, les stations d'arrêt et qui s'arriment bien avec le caractère économique, écologique et esthétique du projet? Le cas des stations terminales et des stations du Quartier, Terminus de Panama et de l'Île des Sœurs.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez contacter monsieur Hamid Fadili, conseiller en développement économique à la Direction régionale de la Montérégie, au 450 928-7645, poste 1778.

J'espère que les points énumérés ci-dessus vous seront utiles à la planification de ce projet qui aura un impact important pour le développement de la région métropolitaine. Pour la suite de l'étude, nous aimerions être informés des développements du projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

Le directeur régional,

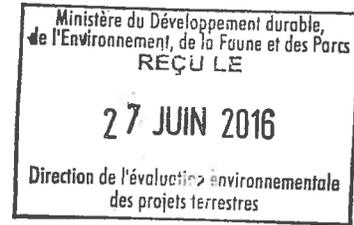


Jacques La Rue

JLR/sb

Direction régionale de Montréal

Montréal, le 17 juin 2016



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

**Objet : Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de Montréal
(Dossier 3211-08-012)**

Monsieur le Directeur par intérim,

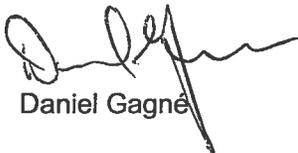
Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus que vous nous avez fait parvenir le 1^{er} avril 2016, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, et nous vous en remercions.

Notre analyse porte uniquement sur les impacts de nature économique. Nous estimons que les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable. Par conséquent, nous n'avons aucun commentaire à soumettre.

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

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

Le directeur régional,

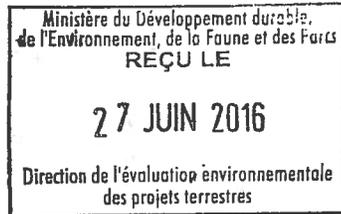


Daniel Gagné

DG/yh

Direction régionale de Montréal

Montréal, le 17 juin 2016



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

Objet : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal (Dossier 3211-08-012)

Monsieur le Directeur par intérim,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus que vous nous avez fait parvenir le 2 juin 2016, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, et nous vous en remercions.

Comme vous le savez, notre analyse porte uniquement sur les impacts de nature économique. Après lecture de la section 5.6 portant sur les impacts du projet sur l'économie, nous estimons que les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable. Par conséquent, nous n'avons aucun commentaire à soumettre.

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

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

Le directeur régional,



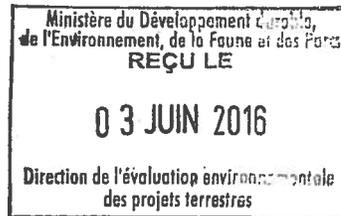
Daniel Gagné

DG/yh



Direction régionale de Montréal

Montréal, le 31 mai 2016



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

**Objet : Réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation sur les addendas 1 et 2
(Dossier 3211-08-012)**

Monsieur le Directeur par intérim,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance des addendas 1 et 2 du projet cité en objet.

Notre analyse porte uniquement sur les impacts de nature économique. Nous estimons que les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable. Par conséquent, nous n'avons aucun commentaire à soumettre.

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

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

Le directeur régional,

Daniel Gagné

DG/yh



Le 23 juin 2016

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



**Objet : Réponses au premier document de questions et commentaires
concernant le projet du Réseau Électrique Métropolitain**

Monsieur le Directeur par intérim,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet Réseau électrique métropolitain (REM), élaborée par CDPQ Infra et transmise à la Direction générale de Montréal du ministère de la Culture et des Communications (MCC), le 2 juin 2016.

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

Cela dit, considérant que l'étude d'impact n'intègre pas une étude de potentiel archéologique complète, et qu'aucun inventaire archéologique ne semble avoir été réalisé jusqu'à maintenant, nous tenons à soulever certaines considérations relatives au traitement attendu du patrimoine archéologique.

Étude de potentiel archéologique

Dans sa réponse à la QC – 46, le promoteur fait référence à l'étude intitulée « Système de transport collectif électrique, axe A10 – Centre-Ville de Montréal, identification des contraintes archéologiques et détermination des mesures d'atténuation », comme étant un document qui répond adéquatement au traitement du patrimoine archéologique dans le cadre d'une étude d'impact sur l'environnement. Le MCC tient à préciser que ce document ne rencontre pas ses attentes en matière d'étude de potentiel archéologique.

... 2

Le promoteur devra se conformer au document de référence produit par le MCC à l'intention des promoteurs (voir « Guide pour l'initiateur de projet - Prendre en compte la protection du patrimoine archéologique dans la production des études d'impact sur l'environnement de conformité avec la Loi sur la qualité de l'environnement », Culture et Communications, Direction de l'archéologie et du développement culturel autochtone, octobre 2015).

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

Le promoteur s'est engagé à effectuer des inventaires et des fouilles en 2016 pour l'antenne sud. Le Ministère s'attend à ce que des travaux similaires soient effectués pour les secteurs à potentiel archéologique dans les zones d'études identifiées par les addendas 1 et 2.

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

- a) un calendrier des interventions archéologiques (dont l'inventaire au terrain);
 - b) une méthodologie scientifique adaptée aux interventions archéologiques;
 - c) une grille d'évaluation des sites archéologiques;
 - d) des mesures d'atténuation;
 - e) des solutions de rechange advenant que des sites archéologiques doivent être conservés.
- Advenant la découverte de sites menacés par le projet ou d'un site archéologique jugé de grand intérêt patrimonial, sur quelles bases seront prises les décisions concernant leur conservation intégrale, ou le cas échéant, d'autres actions à considérer? Critères qualitatifs et quantitatifs utilisés pour prioriser les interventions (grille d'évaluation)?
 - Advenant que les travaux entraînent des perturbations ou une destruction complète d'un site archéologique d'importance patrimoniale, quelles seront les mesures prises par le promoteur pour diffuser le résultat des recherches archéologiques?
 - En cas de découvertes archéologiques, quels moyens de diffusion et de mesures de mise en valeur des sites archéologiques seraient adoptés par le promoteur?
 - 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 le promoteur prévoit-il assurer la conservation de ces collections?

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

Évaluation patrimoniale des bâtiments à démolir ou à altérer

Le patrimoine bâti est une ressource collective issue des phases de développement et de l'évolution d'une ville, d'une région et d'une société. Malgré les modifications proposées par l'addenda 1, le tracé aérien proposé pour relier le REM à la gare centrale générera des impacts sur plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, notamment la New City Gas, l'édifice Rodier et l'édifice Drummond-McCall. Au regard de l'engagement formulé par le promoteur en réponse à la question QC – 48, le MCC s'attend à ce qu'une évaluation patrimoniale soit réalisée par le promoteur pour les bâtiments démolis ou altérés par le projet.

- Considérant la fragilité des immeubles patrimoniaux affectés par le tracé de l'antenne Sud, quelles mesures sont prévues pour minimiser les impacts des travaux de construction sur ces immeubles?

Dimension paysagère

Le paysage, dans ses dimensions culturelles, écologiques, environnementales et sociales, possède cette qualité rare d'incarner la vision intégrée à la base de toute démarche, et devrait donc constituer une base structurante de l'action québécoise en développement durable. Certains éléments restent à être précisés quant à la prise en compte de la dimension paysagère dans l'ensemble du projet, notamment les tracés vers le sud, l'Ouest-de-l'île et l'aéroport.

L'étude d'impact prévoit une étude sectorielle sur l'architecture du paysage, les impacts visuels et l'intégration des infrastructures au paysage, accompagnée de simulations visuelles du projet.

- Comment les analyses et recommandations de l'étude sectorielle seront-elles intégrées au projet?

Politique d'intégration des arts à l'architecture

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 des sites gouvernementaux et publics. Le Ministère tient à réaffirmer que les futures stations devront être assujetties à cette politique. Les ouvrages d'art, les tunnels et les ponts pourront en être exemptés.

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

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

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

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

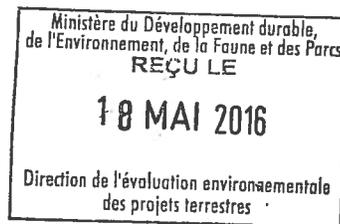
Le directeur par intérim,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dimitri Latulippe', written in a cursive style.

Dimitri Latulippe



Le 16 mai 2016



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

Objet : Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal

Monsieur le Directeur par intérim,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, élaborée par CDPQ Infra et transmis à la Direction générale de Montréal du ministère de la Culture et des Communications (MCC), le 1^{er} avril 2016.

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

Cela dit, considérant que l'étude d'impact n'intègre pas une étude de potentiel archéologique complète, et qu'aucun inventaire archéologique ne semble avoir été réalisé jusqu'à maintenant, nous tenons à soulever certaines considérations relatives au traitement attendu du patrimoine archéologique.

Étude de potentiel archéologique

Une étude de potentiel archéologique couvrant la zone d'étude devra avoir été complétée et validée par le MCC avant le début des travaux de construction.

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

...2

- a) un calendrier des interventions archéologiques (dont l'inventaire au terrain);
 - b) une méthodologie scientifique adaptée aux interventions archéologiques;
 - c) une grille d'évaluation des sites archéologiques;
 - d) des mesures d'atténuation;
 - e) des solutions de rechange advenant que des sites archéologiques doivent être conservés.
- 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 le promoteur pour diffuser le résultat des recherches archéologiques?
 - En cas de découvertes archéologiques, quelles mesures de mise en valeur des sites archéologiques seraient adoptées par le promoteur?
 - 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 le promoteur prévoit-il assurer la conservation de ces collections?

Évaluation patrimoniale des bâtiments à démolir ou à altérer

Le patrimoine bâti est une ressource collective issue des phases de développement et de l'évolution d'une ville, d'une région et d'une société. Le tracé aérien proposé pour relier le SLR à la gare Centrale entraînera la démolition de bâtiments d'intérêt patrimonial, dont notamment le New City Gas et l'édifice Rodier. L'impact des travaux de construction du segment aérien proposé risque de susciter de vives réactions de la part de la population et des groupes de pression qui ont lutté pour la sauvegarde de ces immeubles. 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. Ainsi le MCC demande qu'une évaluation patrimoniale soit réalisée par le promoteur pour les bâtiments démolis ou altérés par le projet.

Dimension paysagère

Le paysage, dans ses dimensions culturelles, écologiques, environnementales et sociales, possède cette qualité rare d'incarner la vision intégrée à la base de toute démarche, et devrait donc constituer une base structurante de l'action québécoise en développement durable.

Autres considérations

- L'étude d'impact ne donne pas d'orientation pour l'architecture et le design de cette infrastructure, est-ce que les ouvrages d'art et les stations feront l'objet de concours d'architecture?
- L'étude d'impact ne fait pas mention de Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Quelle serait la stratégie d'intégration de l'art à l'architecture de ce projet?
- Est-ce que l'option d'un tracé aérien à l'est du viaduc du CN pour accéder à la gare Centrale a été considérée pour ce projet?

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

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

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

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

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

Le directeur par intérim,



Dimitri Latulippe

Direction générale
de la santé publique

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 28 juin 2016

Monsieur Denis Talbot
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
Courriel : denis.talbot@mddelcc.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de transport collectif dans l'axe A10 / Centre-ville de Montréal
(dossier : 3211-08-012)**

Monsieur,

Pour donner suite à votre demande datée du 2 juin dernier, nous vous transmettons notre avis quant à la recevabilité des réponses aux questions et commentaires adressés au promoteur du projet ci-dessus mentionné. Cet avis se base sur l'analyse des directions de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal et du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre.

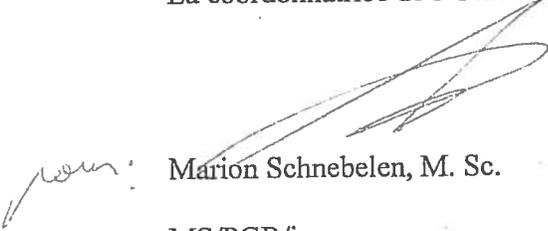
Nous constatons que le promoteur n'a pas répondu aux questions que nous avons posées dans les phases précédentes du processus, par conséquent, nous ne pouvons considérer l'étude d'impact et ses compléments comme pleinement recevables d'un point de vue de santé publique. Cependant, considérant les engagements du promoteur à répondre auxdites questions et l'ouverture de votre ministère à en considérer de nouvelles et ce, avant que nous n'ayons à nous prononcer sur l'acceptabilité du projet, nous sommes ouverts à ce que l'étude d'impact soit rendue publique aux fins de consultation.

... 2

Le détail de l'analyse des DSPublique se trouve dans la lettre jointe à cet envoi.

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

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,



Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/ip

p. j. (1)

c. c. Monsieur Hubert Gagné, ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Madame Valérie Saint-Amant, ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Monsieur Jean-François Tétreault, Direction de santé publique de Montréal
Monsieur Jean-Bernard Drapeau, Direction de santé publique de la
Montérégie-Centre



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 22 juin 2016

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

Objet : Avis de recevabilité pour le dossier 3211-08-012 et l'addenda 01 de l'étude d'impact du projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Monsieur,

Dans le cadre du projet de réseau électrique métropolitain (REM) de transport collectif (dossier 3211-08-012), un avis de recevabilité est requis par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) pour l'addenda 01 ainsi que pour les réponses à l'avis de recevabilité précédent de l'antenne Rive-Sud.

D'abord, en réponse à votre demande du 31 mai 2016, nous avons consulté les modifications proposées dans l'addenda 01. Nous n'avons pas perçu de nouveaux enjeux de santé publique pour l'antenne Rive-Sud depuis l'avis produit précédemment.

En second lieu, suite à votre demande du 15 juin 2016, nous avons consulté les réponses du promoteur aux questions que nous avons soulevées dans notre avis de recevabilité précédent, daté du 13 mai 2016.

Certains enjeux de santé publique du rapport principal de l'étude d'impact (210-1002-10-05-00C) ont été traités à notre satisfaction durant la phase de construction (ex. : contrôle du bruit, qualité de l'air et gestion des sols contaminés) ainsi que dans la phase d'exploitation (ex. : niveaux de bruit, suivi des plaintes, mesures de sécurité et mesures d'urgence).

Dans notre avis précédent, nous avons cependant soulevé trois enjeux de santé publique, soit i) le transfert modal, ii) l'aménagement des stations et iii) les vibrations. Dans le document de réponse (210-1002-10-10-05-00P1), le promoteur du projet ne fournit pas les informations demandées, mais prend plutôt des engagements à les fournir ultérieurement :

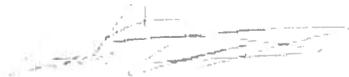
...2

- i. L'évolution du transfert modal, des temps ainsi que du nombre de déplacements (Qc-21), des informations qui sont d'ailleurs requises selon la Directive ministérielle du dossier 3211-08-012 (page 19). Le promoteur propose de rendre public un rapport sommaire à ce sujet avant les audiences du BAPE.
- ii. L'accessibilité et l'aménagement sécuritaire des stations du REM (Qc-54). Ces informations sont également requises selon la Directive ministérielle (sécurité des automobilistes, cyclistes et piétons (page 19)). En réponse à cet enjeu, le promoteur propose de fournir ultérieurement le raccordement au réseau piétonnier et cyclable.
- iii. Enfin, nous avons demandé des informations sur les vibrations associées au passage du SLR (Qc-93). Le promoteur n'a pas fourni de réponses à nos interrogations. Il propose de faire une modélisation de l'impact des vibrations afin de déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires, sans toutefois préciser le délai pour la réalisation de cette étude.

Lors de notre premier avis de recevabilité, nous avons jugé ces trois éléments essentiels pour évaluer la recevabilité de l'étude d'impact. Nous constatons qu'ils n'ont toujours pas été répondus à notre satisfaction. Tant et aussi longtemps qu'ils n'auront pas été documentés de façon acceptable, cette étude demeurera irrecevable.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à la présente.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos meilleures salutations.



Louis-François Tétreault, M. Sc.

Agent de planification, programmation et recherche

Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal



Jean-Bernard Drapeau, M. Sc.

Agent de planification, programmation et recherche

Direction régionale de santé publique du CISSS de la Montérégie-Centre

LFT/JBD/mfn

- c. c. D^{re} Mylène Drouin, chef médical, DRSP, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
D^r Richard Massé, directeur, DRSP, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
D^r Stéphane Perron, responsable médical, EUS HV, DRSP, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
M^{me} Karine Price, chef de service, EUS V, DRSP, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
D^r Jean Rodrigue, directeur, DRSP, CISSS de la Montérégie-Centre
M^{me} Marie-Johanne Nadeau, directrice adjointe, DRSP, CISSS de la Montérégie-Centre

Direction générale
de la santé publique

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 27 juin 2016

Monsieur Denis Talbot
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
Courriel : denis.talbot@mddelcc.gouv.qc.ca

Objet : Réseau Électrique Métropolitain (REM) / Consultation sur l'Addenda 2
(dossier : 3211-08-012)

Monsieur,

Pour donner suite à votre demande datée du 19 mai dernier, nous vous transmettons notre avis quant à la recevabilité du document Addenda 2. Cet avis se base sur l'analyse des directions de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal et des Centres intégrés de santé et de services sociaux des Laurentides et de Laval.

Afin de pouvoir considérer le document comme recevable d'un point de vue de santé publique, le promoteur devra apporter un certain nombre de précisions et prendre en considération les commentaires des DSPublique dont vous trouverez le détail dans les lettres jointes à cet envoi.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,



Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/ip

p. j. (3)

1075, chemin Sainte-Foy, 12^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1
Téléphone : 418 266-4602
Télécopieur : 418 266-6708



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 22 juin 2016

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

Objet : Avis de recevabilité pour l'addenda 02 de l'étude d'impact du projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Monsieur,

Dans le cadre du projet de réseau électrique métropolitain (REM) de transport collectif (dossier 3211-08-012), un avis de recevabilité est requis par le ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS) pour l'addenda 02 du projet. Le MSSS a demandé à la direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal son avis sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Suite à la lecture des addendas, nous constatons que certains aspects liés à la santé ne sont pas traités de façon satisfaisante.

1. Transferts modaux

L'objectif décrit dans l'addenda 02 du projet est : « d'augmenter le transfert modal et l'achalandage du transport collectif dans l'Ouest de la région montréalaise tout en offrant un lien aéroportuaire efficace » (volume 1 page 6-1), néanmoins peu d'informations sont disponibles sur le transfert modal associé à l'achèvement de ce projet. D'ailleurs, 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 essentielles afin d'évaluer l'impact du projet sur la santé publique via, entre autres, l'activité physique liée au transport, les collisions et la qualité de l'air (particules, oxydes d'azote et gaz à effet de serre).

2. Aménagement du territoire

L'addenda 02 de l'étude d'impact détaille le détournement des voies de circulation lors de la construction du REM. Toutefois, elle ne présente pas de façon satisfaisante l'aménagement sécuritaire des accès ainsi que les connexions aux réseaux cyclistes, piétonniers et de transport collectif. D'ailleurs, des informations supplémentaires sont nécessaires au sujet de la localisation et de la forme que prendront ces nouvelles stations.

3. Dynamitage

Le volume 3 (annexe) de l'addenda 02 fait mention de dynamitage (pages 525 et 540) et de son impact sur le climat sonore. Or aucune mention de dynamitage n'est faite dans le volume 1 de l'addenda. Dans le cas où le dynamitage sera effectivement requis, il faudrait présenter les sections du tronçon où cette méthode sera utilisée ainsi que les procédures de santé et sécurité associées.

4. Biogaz

L'addenda 02 ne traite pas de la présence de biogaz dans l'aire d'étude. Dans l'éventualité de la présence de biogaz dans l'aire d'étude, les mesures de suivi et de gestion devront être décrites.

En résumé, afin d'évaluer les impacts à la santé publique occasionnés par la mise en fonction du REM et de nous assurer de l'atteinte des principaux objectifs du projet, nous réitérons nos demandes d'informations sur :

- Les transferts modaux projetés selon le moment de la journée et les secteurs d'origine et de destination;
- Évolution des principaux déterminants des transferts modaux : coût et temps de déplacement estimés pour l'ensemble des trajets selon les secteurs d'origine et de destination;
- L'évolution du nombre de déplacements en automobile dans la zone d'étude;
- L'aménagement sécuritaire des accès pour les piétons et les cyclistes, incluant les connexions du REM avec les réseaux cyclables et piétonniers;
- Les lieux et procédures associés au dynamitage;
- La présence de biogaz dans l'aire d'étude ainsi que les mesures assurant le suivi et la gestion de ces derniers le cas échéant.

Nous considérons donc cette étude comme étant irrecevable puisque les informations susmentionnées ne sont pas disponibles.

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



Louis-François Tétreault, M.Sc.

Agent de planification, programmation et recherche
Direction régionale de santé publique du CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

LFT/at

- c. c. D^r Richard Massé, directeur, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
D^{re} Mylène Drouin, chef médical, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
D^r Stéphane Perron, responsable médical, EUSHV, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
M^{me} Karine Price, chef de service, EUSHV, DRSP, CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal



COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 22 juin 2016

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

**Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement
Réseau électrique métropolitain addenda 2 sur le territoire de Laval**

Madame,

En vertu du mandat du directeur de santé publique, tel que stipulé à l'article 373 de la Loi sur les services de santé et les services sociaux et en vertu de l'article 54 de la Loi sur la santé publique, nous vous transmettons notre avis sur la conformité des aspects de santé publique de l'étude d'impact sur l'environnement du Réseau électrique métropolitain (REM) sur le territoire de Laval.

De façon générale, nous considérons le projet comme une amélioration du transport collectif qui pourrait être bénéfique pour l'environnement humain et, par le fait même, pour la santé de la population. La Direction de santé publique du CISSS de Laval favorise le développement du transport en commun, puisque l'utilisation de ce mode de transport, lors des déplacements en période de pointe, permet de diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de réduire d'autres problèmes de santé pouvant être provoqués par la congestion automobile (accidents, stress, etc.).

Bien que nous en apprécions plusieurs aspects, nous considérons que l'étude d'impact déposée par le promoteur du projet nécessiterait des précisions et des ajouts que nous vous soumettons dans le présent texte. Le promoteur admet que d'autres études devront être effectuées puisqu'il écrit que :

« Les informations jugées incomplètes seront complétées par des relevés plus détaillés planifiés au cours de prochaines semaines. Ces relevés incluront, sans s'y limiter, les évaluations suivantes :

1. *Évaluation environnementale de sites potentiellement contaminés (Phase 2);*
2. *Inventaires biologiques d'espèces à statut potentiellement présentes dans l'aire d'étude;*
3. *Relevés d'ambiance sonore aux récepteurs sensibles qui pourraient être affectés par le projet;*
4. *Relevés géotechniques le long du tracé du SLR. ».*

D'un point de vue de santé publique, les points suivants devraient être précisés et apparaître dans une version ultérieure :

- 1- Le dynamitage, en plus du danger lié aux explosions, peut représenter un risque d'intoxication au monoxyde de carbone. Des études récentes ont également mis en lumière des contaminations de la nappe phréatique par des résidus de matière explosive comme des polychlorates. En conséquence, il faudrait identifier les sites de dynamitage lors des travaux, leur proximité avec les zones habitées et les mesures d'atténuation et de protection pour la population. De plus, on devrait ajouter dans les mesures de mitigation l'application de la norme BNQ 1809-350, *Travaux de construction - Excavation par sautage - Prévention des intoxications par le monoxyde de carbone*.
- 2- Il est prévu, dans le projet, de doubler les voies ferroviaires. La ligne actuelle traverse les rivières des Prairies et des Mille-Îles, où devront être construits quatre nouveaux ponts. Il n'est pas précisé si des travaux seront effectués sur les ponts actuels. Si c'est le cas, il faudrait connaître la nature des produits de revêtement où il est possible que l'on détecte la présence de plomb. Il faudrait énumérer les moyens qui seront pris pour limiter, le cas échéant, la propagation de poussière dans l'air et dans les eaux, plus particulièrement en tenant compte du fait que plusieurs prises d'eau, servant à la production d'eau potable, se retrouvent en aval des travaux.
- 3- Tout comme les autres municipalités bordant la rivière, l'usine de filtration Sainte-Rose de la Ville de Laval puise son eau dans la rivière des Mille-Îles. Pour la construction des ponts, le document précise que, la rivière des Mille-Îles étant peu profonde, ils ne pourront utiliser des barges comme sur la rivière des Prairies. Trois techniques de construction sont proposées. Il serait nécessaire de produire des simulations d'impact sur le débit de la rivière, particulièrement en période d'étiage, afin de choisir la technique qui aurait le moins d'impact sur son débit.
- 4- Selon la Ville de Laval, près de quatre mille personnes utiliseraient des puits privés pour avoir accès à l'eau potable. L'étude devrait, compte tenu la contamination possible des sols par des hydrocarbures des trains et des produits de protection des traverses de chemin de fer, permettre de caractériser les sols et évaluer l'impact des travaux du projet sur la nappe phréatique. De plus, les terrains contaminés situés à Laval devraient apparaître dans l'étude. Elle devrait aussi contenir l'inventaire des puits privés et des prises d'eau potable et l'impact des travaux et des activités futures sur la nappe phréatique.
- 5- L'étude d'impact mentionne que le schéma d'aménagement de la Ville de Laval date de 1989. Le nouveau Projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval a été déposé le 5 avril 2016. Il est disponible au lien suivant : <https://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/participation-citoyenne/schema-amenagement-developpement-revisé-1er-projet.pdf>
Il serait important d'articuler le projet de transport en tenant compte ce plan.
- 6- L'étude aborde le sujet de la qualité de l'air (5, 4, 5) particulièrement sur le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOX) et les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 microns (PMS2,5). Les données présentées proviennent de stations de surveillance, toutes situées à Montréal.
Il y a également une station à Laval située au Parc Pie X à Chomedey. Nous croyons que l'étude devrait prendre en considération la station située à Laval.

- 7- Nous n'avons pu trouver, dans l'étude, des évaluations du niveau sonore sur le tracé à Laval. Comme mentionné dans l'étude au point 5.5.8.1.4, il serait nécessaire de procéder à une évaluation du niveau sonore actuel et de faire une projection du niveau avec les wagons du SLR. Le niveau sonore, particulièrement de nuit, devrait respecter les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.
- 8- Un éclairage trop intense la nuit peut avoir des impacts négatifs, particulièrement sur le sommeil. L'étude devrait aborder le sujet et inclure une modélisation de l'intensité lumineuse la nuit, pour les habitations à proximité du tracé du projet.
- 9- Il est écrit, dans l'étude, qu'« *Ainsi, on estime que la nouvelle ligne produira des niveaux de vibrations au sol inférieurs à ceux de la ligne actuelle* ». Cependant, nous n'avons pas trouvé d'études complémentaires, particulièrement à Laval, venant valider cette affirmation. Il serait important de procéder à une étude sur les vibrations avec le système SLR.
- 10- Le projet prévoit l'aménagement de stationnements incitatifs. Le promoteur devrait cependant privilégier les services de transport en commun pour desservir le projet de REM, car le transport en commun a un impact positif particulièrement sur le transport actif, la lutte aux changements climatiques, les îlots de chaleur et les traumatismes. La gare Sainte-Dorothée étant à proximité de la gare de l'Île Bigras, qui, comme son nom l'indique, est sur une île aux accès limités, il serait souhaitable que le réseau de transport en commun desserve la gare Sainte-Dorothée. Advenant la décision de maintenir l'aménagement de stationnements incitatifs, le promoteur entend-il appliquer la norme BNQ 3019-190, *Lutte aux îlots de chaleur urbains-aménagement des aires de stationnement*?
- 11- Étant donné les effets bénéfiques du transport actif et le danger que représente la cohabitation avec les automobiles, il serait souhaitable de profiter de l'occasion afin de consolider le réseau cyclable entre Montréal et la couronne nord, de prévoir l'aménagement de pistes cyclables à différents points du trajet du REM et, plus particulièrement, sur les ponts ferroviaires liant l'Île Jésus à l'Île Bigras, et liant l'Île Bigras à l'Île de Montréal.

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

LU ET APPROUVÉ PAR

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

GP/jb

c. c. Dr. Jean-Pierre Trépanier, directeur de santé publique de Laval

Saint-Jérôme, le 17 juin 2016

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

**Objet: Avis de recevabilité pour l'étude d'impact Réseau électrique métropolitain
addenda 2**

Madame,

À votre demande, nous avons analysé, d'un point de vue de santé publique, la recevabilité de l'addenda 2 de l'étude d'impact relatif au Réseau électrique métropolitain, effectuée par la firme CDPQ Infra. Précisons que seules les sections concernant l'antenne Deux-Montagnes, qui touchent la région des Laurentides, ont été évaluées. Or, à la lecture des documents soumis, nous estimons que l'étude d'impact est irrecevable car plusieurs facettes de l'étude nous paraissent incomplètes. D'ailleurs, il est stipulé dans les documents, que des études supplémentaires sont à venir afin d'assurer une évaluation plus adéquate du projet.

Climat sonore et vibrations

Nous estimons qu'une évaluation plus détaillée, relative au climat sonore et aux vibrations, serait nécessaire afin d'identifier les zones sensibles (garderies, résidences pour personnes âgées, etc.) et permettre d'entrevoir des moyens de mitigation pour limiter les impacts. Nous croyons qu'il serait avantageux d'effectuer cette modélisation non seulement le long du couloir ferroviaire, mais également près de l'atelier d'entretien à Saint-Eustache puisque la quasi-majorité du matériel roulant y sera hébergée, pendant la période non-opérationnelle. Le garage et l'atelier transformés pourront accueillir plus de 20 rames de voitures en position garage.

Pont rivière des Mille-Îles

Le promoteur prévoit la construction d'un nouveau pont, traversant la rivière des Mille-Îles, en aménageant des remblais pour atteindre la position des piliers puisque l'eau est peu profonde et que l'accès pas barge est impossible. Rappelons que des travaux d'excavation du côté nord de la rivière ont été effectués lors des périodes estivales de 2010 et 2011, près du pont ferroviaire, pour assurer un débit minimal de 25 m³/s à l'usine de filtration de Sainte-Thérèse. Le promoteur devra s'assurer de ne pas compromettre l'efficacité de cette usine de filtration en garantissant de maintenir le débit minimal indiqué.

Travaux de sautage

En terminant, lors de la construction, si des travaux de sautage s'avèrent nécessaires à proximité de résidences, nous encourageons fortement le promoteur à respecter les recommandations retrouvées dans le document :

Les intoxications au monoxyde de carbone et les travaux de sautage : Guide de pratiques préventives (MSSS, 2012)

disponible à l'adresse suivante : www.msss.gouv.qc.ca.

Si vous désirez des informations supplémentaires, n'hésitez pas à nous contacter à la Direction de santé publique des Laurentides au 450-436-8622, le poste 70531.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez recevoir, Madame Schnebelen, nos sincères salutations.



Stéphane Dupont
Chef d'équipe en santé environnementale
Direction de santé publique des Laurentides

SD/cl

Direction générale
de la santé publique

Québec, le 13 mai 2016

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

**Objet : Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal
(Dossier : 3211-08-012)**

Monsieur,

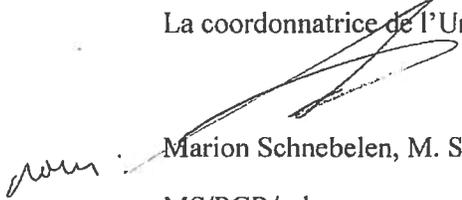
Pour donner suite à votre demande datée du 1^{er} avril dernier, nous vous transmettons notre avis quant à la recevabilité de l'étude d'impact du projet ci-dessus mentionné. Cet avis se base sur l'analyse des directions de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal et du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre.

Afin de pouvoir considérer ladite étude comme recevable d'un point de vue de santé publique, l'initiateur du projet devra apporter un certain nombre d'informations complémentaires au sujet des prévisions en terme de transferts modaux et de circulation automobile dans la zone d'étude, des aménagements prévus pour les accès piétons et cyclistes et, finalement, des vibrations qui pourraient être potentiellement engendrées par le projet.

Vous trouverez le détail des informations à apporter dans la correspondance des DSPublique jointe à cet envoi.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,

 Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/ml

p. j.



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 13 mai 2016

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

Objet : Avis de recevabilité pour l'étude d'impact du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal

Monsieur,

Dans le projet de transport collectif de l'axe A10/Centre-ville de Montréal (3211-08-012), un avis de recevabilité est requis par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Le MSSS a demandé aux directions régionales de santé publique (DRSP) de la Montérégie et de Montréal leurs avis sur la recevabilité de l'étude d'impact. Dans ce contexte, nous avons convenu de produire conjointement une réponse à la présente demande de recevabilité.

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact et des principaux objectifs qui justifient le projet, soient:

- Accroître l'utilisation du transport collectif;
- Réduire l'utilisation de l'automobile;
- Favoriser l'électrification des transports
- Diminuer les émissions de gaz à effets de serre (GES).

Après lecture de l'étude d'impact, nous constatons que certains aspects reliés à la santé publique ne sont pas traités de façon satisfaisante. Nous sommes d'avis que, dans sa forme actuelle, l'étude d'impact est irrecevable pour les motifs suivants :

1. Transferts modaux

L'étude d'impact estime le nombre d'usagers du Système Léger sur Rail (SLR) en direction de Montréal en heure de pointe le matin ainsi que la réduction des émissions de GES en considérant l'élimination de 2 100 passages d'autobus quotidiens. Cependant, l'étude ne fournit aucune estimation du nombre projeté de déplacements en automobile dans la zone d'étude dans un contexte d'augmentation de voie 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 essentielles 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.

L'étude d'impact nomme l'importance de « développer des mesures pour réduire davantage le nombre d'autobus et de voitures en circulation dans l'aire d'étude et émettant des gaz à effets de serre (GES) » (p. 356). La modélisation des GES a seulement considéré l'élimination de 2100 passages d'autobus quotidien et n'a pas pris en compte l'évolution de la circulation des voitures et des camions dans la zone d'étude suite à la mise en fonction du SLR.

2. Aménagement du territoire

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.

3. Vibrations

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. 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 par ceux-ci.

En résumé, afin de mieux pouvoir juger des impacts à la santé publique occasionnés par la mise en fonction du SLR et de s'assurer de l'atteinte des principaux objectifs du projet, nous réitérons nos demandes d'informations sur :

- 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 GES en prenant en compte les déplacements en automobile dans la zone d'étude;
- L'aménagement sécuritaire des accès pour les piétons et les cyclistes, incluant les connexions du SLR avec les réseaux cyclables et piétonniers;
- L'impact potentiel des vibrations du SLR sur les usages sensibles près de la zone d'étude.

Ceci constitue l'essentiel de nos commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal.

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



Louis-François Tétreault, M.Sc
Agent de planification, programmation et recherche
Direction régionale de santé publique du CIUSSS-du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal



Jean-Bernard Drapeau, M.Sc
Agent de planification, de programmation et recherche
Direction de santé publique du CISSS de la Montérégie-Centre

LFT/JBD/dv

- c. c. Dr Richard Massé, directeur, DRSP, CIUSSS-du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Dre Mylène Drouin, chef médical, DRSP, CIUSSS-du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Dr Stéphane Perron, responsable médical, EUSHV, DRSP, CIUSSS-du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Karine Price, chef de service, EUSHV, DRSP, CIUSSS-du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Dr Jean Rodrigue, directeur, DRSP, CISSS de la Montérégie-Centre
Marie-Johanne Nadeau, directrice adjointe, DRSP, CISSS de la Montérégie-Centre

Montréal, le 22 juin 2016

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

**Objet : Réseau électrique métropolitain (REM)
(Dossier 3211-08-012)**

Monsieur,

La présente donne suite à l'analyse des documents accompagnant votre demande en recevabilité datée du 2 juin 2016 concernant le projet cité en objet dans laquelle vous sollicitez notre avis. Selon notre champ de compétence et après analyse des documents, nous considérons la qualité de l'étude d'impact adéquate donc recevable à cette étape-ci de la procédure.

Cependant, pour un développement éclairé du plan de mesures d'urgence et des scénarios d'urgence comme spécifiés dans le rapport principal, nous demandons dans le cadre de l'étude de recevabilité que le promoteur procède à l'ajout, dans l'identification des risques et impacts, des risques industriels présents dans certains secteurs le long du territoire traversé par le tronçon et 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 ministère de la Sécurité publique (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 appliquer des mesures en fonction de ceux-ci. Aussi, en vous référant à cette documentation, nous invitons le promoteur à valider et adapter certaines définitions ainsi que des termes utilisés dans le rapport 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, il aurait avantage à se 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.

...2

D'autre part, nous suggérons de préciser entre parenthèse lorsqu'il est mention du Ministère de la sécurité publique qu'on parle en fait plus spécifiquement de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie (DGSCSI).

Pour finir, nous nous interrogeons sur le fait qu'au tableau 9.1 et 9.2 dans le rapport principal, on ne retrouve pas comme composante « la sécurité publique et la sécurité civile » lorsqu'il est question de « la présence des infrastructures », d'autant plus que cette composante est retenue pour cette même question pour les antennes Aéroport-Tracé 2 et Deux-Montagnes (tableau 9.3 et 9.4).

Pour toute information supplémentaire relative à ce dossier, nous vous invitons à communiquer avec Mme Isabelle Michel au 514-873-1300 poste 42609 ou par courrier électronique à isabelle.michel@msp.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur Talbot, nos salutations distinguées.

Le directeur régional



Gilles Desgagnés

GD/im/bk

c.c. M. Marc Morin, chef du service de l'analyse et des politiques, MSP, DGSCSI
Mme Sylvie St-Pierre, agente de secrétariat au SAP, MSP, DGSCSI
Mme Isabelle Michel, conseillère en sécurité civile, MSP, DRSCSI 06-13-14-15
M. Sébastien Doire, directeur régional par intérim de la Montérégie et de l'Estrie
M. Jean-Sébastien Forest, conseiller en sécurité civile, MSP, DRSCSI 16-05

Québec, le 13 juillet 2016

Par courriel

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

**Objet : Réseau électrique métropolitain / Étude d'impact sur l'environnement –
Addenda 1 et 2
Analyse de recevabilité
(Dossier n° 3211-08-012 du MDDELCC)**

Monsieur le Directeur par intérim,

Afin d'analyser la recevabilité du projet de Réseau électrique métropolitain (REM), le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a examiné les addendas 1 et 2 à l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) de mai 2016. Le REM propose d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport internationale Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal au sein d'un seul réseau de système léger sur rail.

Notons que le MAMOT a déjà produit un avis de recevabilité en mai 2016, pour le premier tronçon annoncé du REM, soit le corridor de l'autoroute 10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

Soulignons qu'en juin 2016, des représentants du MAMOT ont rencontré le promoteur, la filiale des infrastructures de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra), afin de discuter et faire le point sur ce dossier.

Pour le moment, le MAMOT est d'avis que l'ÉIE répond en partie à la directive du MDDELCC. En effet, des thématiques en lien avec la gestion de l'urbanisation et la consultation des parties prenantes nécessitent certaines précisions. Afin de bonifier l'ÉIE, nos commentaires détaillés sont d'ailleurs joints au présent courriel.

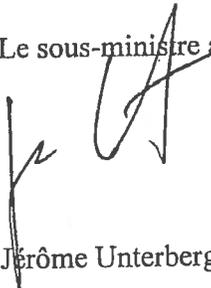
Premièrement, il faudrait approfondir davantage l'implantation des gares dans les milieux de vie (existants ou à développer) et l'arrimage du REM avec les réseaux de transport en commun existants (métro et autobus).

...2

Deuxièmement, l'addenda attendu sur la consultation des parties prenantes devrait fournir des informations pertinentes à cet égard, nous permettant ainsi de mieux apprécier la question.

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

Le sous-ministre adjoint,



Jérôme Unterberg

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

p. j.

Annexe

**Réseau électrique métropolitain /
Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1 et 2
(Dossier 3211-08-012 du MDDELCC)**

Avis de recevabilité

**Direction des affaires métropolitaines
du ministère des Affaires municipales
et de l'Occupation du territoire**

Juin 2016

ADDENDA 1

Le ministère des Affaires métropolitaines et de l'Occupation du territoire (MAMOT) estime qu'il est difficile à cette étape-ci de déterminer la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) relative à la consultation du milieu, compte tenu qu'un addenda sur le sujet est attendu.

Sections	Commentaires
<p><u>Chapitre 2</u> Contexte et justification</p>	<p>Considérant les changements importants apportés au projet initial, soit un projet de système léger sur rail (SLR) de 15 km comprenant quatre gares et connectant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, pour le faire évoluer vers un projet intégré de train électrique à l'échelle métropolitaine qui s'étend sur plus de 67 km comprenant 24 gares, le MAMOT est d'avis que la justification actuelle n'est pas suffisante.</p> <p>L'ÉIE devrait exposer davantage l'évolution du dossier pour expliquer et justifier un tel changement. Dans les faits, deux projets distincts de transport collectif, l'un reliant le centre-ville à la Rive-sud de Montréal et l'autre desservant le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal, sont maintenant intégrés dans un seul et même projet.</p> <p>Le MAMOT considère que l'ÉIE devrait également traiter des questions de rentabilité et de desserte dans sa justification</p>
<p><u>Chapitre 3</u> Présentation des modifications au projet</p>	<p>CDPQ Infra a annoncé, le 22 avril 2016, que le projet de SLR sur le pont Champlain s'inscrivait dorénavant dans une toute autre échelle de planification. Les deux projets envisagés, le SLR Pont Champlain et le train de l'ouest, sont maintenant intégrés dans un seul, nommé Réseau électrique métropolitain (REM). Il serait pertinent de présenter l'ensemble du projet AVANT/APRÈS afin de saisir l'ampleur des modifications apportées. Des cartes illustrant les modifications devraient être présentées.</p>
<p><u>Chapitre 4</u> Principales modifications à l'évaluation des impacts</p>	<p>Au tableau 9-3 « Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation », l'impact numéro 27, concernant le transport routier et la circulation durant la phase d'exploitation, est considéré significatif, toutefois, la mesure d'atténuation H-39 indique que le plan de gestion des déplacements à développer avec la Ville de Montréal pourrait nécessiter la réalisation d'une étude de circulation. Le MAMOT est d'avis que cette étude</p>

	devrait d'emblée être effectuée compte tenu du développement important que connaît le quartier Griffintown.
<p><u>ADDENDA 2</u></p> <p>Plusieurs sections du rapport ne réfèrent pas aux cartes et annexes produits (Addenda 2, volumes 2 et 3). Il serait pertinent de le faire, surtout pour la cartographie.</p>	
Sections	Commentaires
<p><u>Chapitre 2</u></p> <p>Mise en contexte et raison d'être du projet</p>	<p>2.1 Cadre légal et réglementaire</p> <p>La section 2.1.2 dresse la liste des lois et règlements applicables au projet. Il s'avère essentiel que cette section clarifie le statut juridique de CDPQ Infra et son rôle dans le cadre de l'entente entre le gouvernement du Québec et la CDPQ en matière d'infrastructure publique. En ce sens, le MAMOT réitère ses commentaires émis pour l'ÉIE Antenne Rive-Sud, soit :</p> <p><u>Interventions gouvernementales</u></p> <p>Étant mandataire de l'État, la CDPQ Infra doit se conformer aux articles 149 et suivants de la 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 « <i>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 :</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>3° construit, installe, démolit, retire, agrandit ou déplace un bâtiment, un équipement ou une infrastructure ; ».</i></p> <p>Ainsi, selon l'article 150, la CDPQ Infra ne peut faire une intervention prévue à l'article 149 « <u>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.</u> 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, la CDPQ Infra doit prévoir les délais de mise en conformité</p>

du PMAD ou du SAD de l'agglomération de Longueuil.

De plus, l'article 150 précise que « *si, sur le territoire visé, plusieurs documents visés au premier alinéa sont simultanément en vigueur et si l'intervention est conforme à l'un sans l'être à tous, on tient compte, pour l'application du premier alinéa, de celui des documents dont les dispositions applicables au territoire visé sont entrées en vigueur le plus récemment* ».

Permis municipaux

Les mandataires de l'État ne sont pas assujettis aux règlements municipaux. L'ÉIE devrait donc le spécifier.

Par ailleurs, compte tenu de l'ampleur du projet, les sous-sections du chapitre 2 mériteraient d'être contextualisées et clarifiées, puisqu'on ne fait que lister des lois et règlements sans les lier aux étapes du projet de REM. Il serait donc pertinent qu'une section traite globalement de ce qui devra être considéré tout au long du processus, et ce, selon les étapes de mise en œuvre. À cet effet, un calendrier de réalisation devrait être présenté faisant état des démarches entamées et à venir.

Par ailleurs, une mise en contexte sur les changements à venir concernant la gouvernance en transport, suivant l'adoption de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, devrait être ajoutée.

La **section 2.1.1.3** présente le cadre réglementaire municipal. Le MAMOT remarque que la liste présentée est incomplète. Seul le règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la MRC Deux-Montagnes est indiqué, son schéma d'aménagement et de développement (SAD) devrait faire partie de cette liste ainsi que tous les plans d'urbanisme à consulter. Par ailleurs, au tableau 2-1, les permis ou autorisations nécessaires à la construction des gares projetées ne sont pas abordés.

Les objectifs du REM sont quant à eux exposés à la **section 2.3**. L'on remarque que les objectifs qui sous-tendent l'inclusion de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes au projet de REM ne sont pas suffisamment étayés. L'on comprend que le service aux usagers sera bonifié dans le scénario de refonte du projet, mais est-ce également une question de rentabilité? Enfin, le MAMOT est d'avis que l'interconnectivité et la prise en compte des services de transport existants devraient faire partie des objectifs à atteindre.

<p><u>Chapitre 3</u> Justification du projet</p>	<p>3.1 Les orientations gouvernementales</p> <p>La section 3.1 souligne que « le PMAD a été adopté en 2011 afin de cibler les objectifs de développement de la communauté urbaine jusqu'en 2025 ». Cette phrase mérite d'être reformulée pour faire référence à la Communauté métropolitaine de Montréal et non à la communauté urbaine. De plus, l'horizon de planification du PMAD est 2031 et non 2025.</p> <p>La section 3.1.1 présente les orientations 2 et 3 du PMAD, soit celles relatives au transport et à l'environnement. Le MAMOT estime que l'orientation 1 doit également être considérée dans l'ÉIE, plus précisément l'objectif 1.1 visant à orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.</p> <p>La section 3.1.2 vise à faire état du contenu des documents de planification municipaux à l'égard du projet. Cette section demeure cependant trop sommaire et ne fait pas état des orientations et objectifs édictés dans les documents de planification et dans les règlements des différentes organisations municipales visées. Les documents de planifications en vigueur doivent être étayés davantage.</p> <p>Le MAMOT est d'avis que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire devraient également être présentées et considérées dans l'ÉIE, particulièrement celles relatives à la planification des infrastructures, des équipements et des services publics.</p>
<p><u>Chapitre 4</u> Démarche d'information et de consultation</p>	<p>La section 4.1 présente les parties prenantes, cependant, la CMM n'est pas identifiée. Le MAMOT est d'avis qu'elle devrait faire partie de cette liste compte tenu du rôle important qu'elle joue en matière de planification à l'échelle métropolitaine.</p> <p>Des consultations préliminaires des parties prenantes ont été tenues par CDPQ Infra. La section 4.2 fait état des organismes publics rencontrés. Le MAMOT salue ces initiatives.</p> <p>La section 4.3 identifie des enjeux préliminaires. Cependant, l'ÉIE n'explique pas comment CDPQ Infra est parvenu à identifier ces enjeux, mis à part pour le territoire de l'aéroport. Une contextualisation serait donc souhaitable. De plus, de l'avis du MAMOT d'autres enjeux ont assurément été soulevés lors des consultations préliminaires, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intégration du REM aux services existants • l'interconnexion ou le rabattement entre les différents services (métro, autobus...) • la protection des milieux naturels

	<ul style="list-style-type: none"> • le développement au pourtour des nouvelles gares et la captation foncière • l'achalandage et la rentabilité • le tunnel sous le Mont-Royal • l'accessibilité universelle <p>La liste des enjeux devrait donc être revue.</p> <p>Enfin, il serait pertinent de savoir si les organismes de transport, la CMM, les agglomérations et les municipalités touchés par le projet se sont officiellement prononcés, notamment par le biais de résolutions, en faveur ou non du REM.</p> <p>À la section 4.4 l'on indique qu'un plan de communication sera élaboré. Toutefois, on mentionne dans le même paragraphe que certains éléments de ce plan sont déjà développés et mis en œuvre sans les détailler. L'ÉIE devrait présenter le plan de communication détaillé ainsi que les échéanciers de chacune des activités ciblées.</p> <p>Par ailleurs, le MAMOT est d'avis qu'il serait important, afin d'assurer une communication adéquate avec les communautés (élus, usagers, propriétaires, etc.), que CDPQ Infra prévoit un mécanisme d'échange tel un comité de liaison actif tout au long du projet.</p> <p>La section 4.5 présente les activités à venir au printemps et à l'été 2016, sans toutefois dévoiler le calendrier ainsi que la répartition géographique des séances d'information grand public. Cette section mériterait d'être bonifiée.</p> <p><i>*Enfin, le MAMOT ne peut déterminer la recevabilité de l'ÉIE relative à la consultation du milieu à cette étape-ci, compte tenu qu'un addenda sur le sujet est attendu.</i></p>
<p><u>Chapitre 5</u> Description du milieu récepteur</p>	<p>5.5 Milieu humain</p> <p>À la section 5.5.2.2.1, on indique que l'agglomération de Montréal a un schéma d'aménagement et de développement révisé, alors qu'il s'agit plutôt d'un schéma d'aménagement et de développement de première génération, adopté en 1987. Ce dernier a cependant été considérablement modifié au cours de l'année 2015, pour assurer sa concordance au PMAD. Il est également à préciser que Laval n'est pas une MRC, mais une Ville ayant des compétences de MRC. Cette même section souligne l'existence des schémas d'aménagement et de développement en vigueur, sans pour autant présenter les informations et les intentions formulées par ces derniers. Cette section mérite donc d'être bonifiée en conséquence.</p> <p>Certaines informations relatives aux documents de planification doivent également être modifiées dans la section 5.5.2.2.2. En effet, l'ÉIE fait référence au plan d'urbanisme de la</p>

Ville de Montréal, entrée en vigueur en 2004, pour présenter les objectifs de planification pour le territoire des Villes de Kirkland, Sainte-Anne-de-Bellevue, Pointe-Claire, Beaconsfield, Baie-d'Urfé et Dorval. Or, conformément à la Loi concernant la consultation des citoyens sur la réorganisation territoriale, ces Villes ont été reconstituées le 1er janvier 2006 et ont depuis adopté leur propre plan d'urbanisme respectif. Ce sont donc les informations contenues dans ces documents qui doivent être considérées dans l'ÉIE. Cette section doit également être complétée en présentant les différents documents de planification en vigueur dans les Villes de Laval, Dollard-des-Ormeaux et Deux-Montagnes. À ce titre, soulignons que la Ville de Laval a adopté, en avril 2016, un projet de schéma d'aménagement et de développement révisé. Bien que ce document ne soit pas en vigueur, l'ÉIE mériterait de faire référence à son contenu.

Cette section ne devrait également pas se limiter à présenter les projets de développement urbain projetés et devrait indiquer comment l'implantation du REM modifiera ceux-ci, notamment par l'implantation des gares et par les nouvelles opportunités de développement qu'elles créeront.

À la **section 5.5.3**, l'ÉIE indique que la CMM définit onze catégories d'utilisation du sol. Il faudrait préciser d'où vient cette information, car le PMAD n'édicte pas d'aires d'affectations sur le territoire métropolitain. Il est également nécessaire de caractériser davantage le milieu d'insertion des gares projetées, ce qui pourrait notamment permettre d'évaluer les potentiels de développement et de redéveloppement. À cet égard, l'identification des terrains vacants et une description précise de l'utilisation du sol dans les secteurs adjacents aux gares projetées doivent être ajoutées.

La **section 5.5.6.1.2** présente l'ensemble du réseau de transport collectif qui dessert l'ouest de l'île de Montréal. Cette section doit être complétée en ajoutant des informations relatives aux autres réseaux de transport collectif desservant les autres Villes concernées par le REM, dont Deux-Montagnes et Laval. De plus, une réflexion quant à la modification de ces trajets, à la suite de la mise en œuvre du REM, doit être amorcée.

La **section 5.5.11.2** fait état des principaux projets résidentiels en cours ou projetés à proximité ou dans la zone d'étude. Le MAMOT est d'avis que cette section doit également faire état du projet résidentiel au nord de l'autoroute 40 à Sainte-Anne-de-Bellevue. En effet, la gare terminale projetée à Sainte-Anne-de-Bellevue s'insérerait à proximité de ce projet d'envergure. L'ÉIE devrait également localiser l'ensemble des projets sur une carte.

<p>Chapitre 6</p> <p>Concept général et analyse comparative des variantes de réalisation</p>	<p>6.1 Conditions</p> <p>À la section 6.6.1 il est question des objectifs spécifiques du REM. De l'avis du MAMOT, la rentabilité ainsi que l'intégration du projet aux réseaux de transport collectifs et dans les milieux de vie existants sont des objectifs à atteindre qu'il est nécessaire d'aborder dans cette section.</p> <p>À la section 6.1.2, l'ÉIE aborde les principaux critères de conception et les hypothèses sur lesquels est basée l'étude de faisabilité. Le MAMOT remarque que le critère d'intégration aux réseaux de transport collectifs existants n'est pas abordé.</p> <p>À la section 6.1.3, l'ÉIE ne fait que lister les villes traversées par le tracé du REM. De l'avis du MAMOT, cette sous-section nommée « secteurs à desservir » devrait présenter les besoins de chacun des secteurs, et ce, en lien avec les générateurs de déplacement et les développements résidentiels actuels et projetés.</p> <p>La section 6.1.4 présente les infrastructures nécessaires à la mise en place du REM. D'une part, le MAMOT observe que le tunnel Mont-Royal n'est pas abordé malgré le fait que cette infrastructure devra subir des modifications importantes pour accueillir le REM.</p> <p>De plus, l'intégration du REM aux réseaux de transport collectifs existants est peu (autobus) ou pas abordée (métro). Un inventaire des réseaux et de leur possible connectivité devrait être produit et présenté dans l'ÉIE. Un des effets potentiels du projet est l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transport au pourtour des points d'accès, en plus des modifications qui devront être apportées aux différents trajets d'autobus afin d'assurer le rabattement vers les gares projetées. À cet effet, une caractérisation initiale du réseau de transport collectif est nécessaire et une réflexion quant à la modification des différents trajets doit être amorcée.</p> <p>6.3 Corridor d'implantation et variantes de tracés</p> <p>Le MAMOT considère que la description des variantes est trop succincte. Une analyse détaillée des différents tracés, ainsi que des impacts de leur localisation, est demandée.</p> <p>6.4 Stations et équipements connexes</p> <p>Le MAMOT considère que la description stations est trop succincte. Une analyse détaillée des stations, ainsi que des impacts de leur localisation, est demandée.</p> <p>De plus, les stations de métro existantes à proximité du tracé du REM ne sont pas prises en compte.</p>
---	--

	<p>À la section 6.4.2 un inventaire des terminus d'autobus existants devrait être produit et présenté dans l'ÉIE.</p> <p>À la section 6.4.3 on indique que la capacité des trois stationnements incitatifs supplémentaires envisagés sera définie dans les prochaines étapes de conception. Le MAMOT est d'avis qu'il est essentiel d'évaluer les besoins en ce sens. Par ailleurs, l'ÉIE devrait présenter des variantes relatives aux différents types de stationnement (étagés, souterrains) qui permettraient de minimiser l'empiètement au sol et un développement harmonieux au pourtour des gares projetés.</p> <p>À la section 6.5 CDPQ Infra indique qu'elle souhaite convertir l'atelier d'entretien de Saint-Eustache, actuellement utilisé pour les trains de Deux-Montagnes, pour l'entretien du matériel roulant du REM. L'ÉIE mentionne que les besoins doivent être revus et les infrastructures existantes doivent être adaptées. Le MAMOT considère qu'un inventaire des ateliers d'entretiens et autres infrastructures connexes déjà existant devrait être produit et présenté dans l'ÉIE, ensuite, les conversions possibles et/ou les besoins supplémentaires en infrastructures de ce genre pourront être analysés.</p>
<p><u>Chapitre 7</u> Description du projet</p>	<p>7.4 Activité d'exploitation</p> <p>La section 7.4.3 est trop brève et ne permet pas de connaître l'ampleur de la réorganisation des différents trajets d'autobus qu'impliquera la mise en service du REM. Ainsi, une réflexion quant à la modification des trajets doit être amorcée.</p> <p>7.6 Calendrier d'implantation</p> <p>Nous considérons que le calendrier d'implantation présenté est trop concis, considérant la complexité du projet et la durée des travaux. À cet effet, CDPQ Infra devra détailler celui-ci, notamment en ce qui a trait aux phases de construction concernant les gares projetées.</p>
<p><u>Chapitre 9</u> Analyse des impacts environnementaux</p>	<p>9.3 Évaluation des impacts environnementaux</p> <p>La section 9.3.2.3 n'aborde pas tous les impacts liés aux transferts modaux pour les usagers engendrés par les changements sur les différentes lignes. L'ÉIE devrait également évaluer l'impact de la mise en service du REM sur l'achalandage de la ligne du train de l'Est, qui est déjà sous-utilisé, et de la ligne Vaudreuil-Hudson.</p> <p>La section 9.3.3 n'aborde pas les effets positifs qu'engendre le projet sur les potentiels de</p>

	<p>développement ou de redéveloppement au pourtour des nouvelles gares et du tracé du REM.</p> <p>À la section 9.4 le MAMOT souhaiterait obtenir plus d'information sur les activités de consultation prévues pour les parties prenantes.</p>
<p><u>Chapitre 10</u> Évaluation des impacts cumulatifs</p>	<p>10.2 Identification des projets en cours ou à venir</p> <p>Par son ampleur et sa localisation par rapport à la gare terminale de Sainte-Anne-de-Bellevue, le MAMOT estime que le projet résidentiel projeté au nord de l'autoroute 40 à Sainte-Anne-de-Bellevue doit être considéré dans l'analyse des impacts cumulatifs potentiels.</p>

Montréal, le 15 juin 2016

Par courriel

Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : 418 644-8222

Objet : Réseau électrique métropolitain / Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/ Centre-ville de Montréal (Dossier n° 3211-08-012)

Monsieur le Directeur par intérim,

Pour faire suite à votre demande du 2 juin 2016, nous avons examiné le document « *Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC* » produit par CDPQ Infra, lequel comprend les réponses aux questions et commentaires que vous lui avez adressés.

Selon ce document, on constate que CDPQ Infra prend bonne note des commentaires que nous vous avons formulés en mai 2016 concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/ Centre-ville. Cependant, le présent document ne présente pas la caractérisation du réseau de transport en commun actuel (en lien avec le chapitre 6, section 6.1) comme nous l'avions demandé (page quatre de l'annexe 1) dans notre avis de recevabilité. Cette caractérisation initiale est nécessaire selon nous et elle permettra de réfléchir aux modifications qui devront être apportées aux différents trajets d'autobus afin d'assurer le rabattement vers les gares projetées.

...2

Puisque ce projet s'inscrit dorénavant dans un projet beaucoup plus vaste de Réseau électrique métropolitain (REM), et que des addendas à l'ÉIE seront déposés dans les prochains mois, nous souhaitons que CDPQ Infra y ajoute ces informations.

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

Le directeur par intérim,


Nicolas Froger

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

Montréal, le 13 mai 2016

Par courriel

Monsieur Denis Talbot
Directeur par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : 418 644-8222

**Objet : Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal
(Dossier n° 3211-08-012)**

Monsieur le Directeur par intérim,

Afin d'en analyser sa recevabilité, la Direction des affaires métropolitaines (DAM) du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a examiné l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) d'avril 2015, concernant le projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

Le projet vise l'aménagement d'un système léger sur rail (SLR) dans le corridor de l'autoroute 10. Cette infrastructure empruntera le futur pont qui remplacera l'actuel pont Champlain et sera composée de cinq stations, soit deux à Montréal et trois à Brossard. Ce projet est notamment motivé par la limitation de l'offre en transport collectif entre Montréal et la Rive-Sud.

Bien que ce projet s'inscrive dorénavant dans un projet beaucoup plus vaste de Réseau électrique métropolitain (REM), des addendas à l'ÉIE seront déposés à cet effet d'ici la fin du mois de mai, notre analyse a porté essentiellement sur la portion reliant la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

Il est à noter que des représentants de la DAM ont rencontré le promoteur, la filiale infrastructure de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra) en décembre 2015, pour transmettre leurs attentes relatives au contenu de l'ÉIE.

Commentaires

Nous constatons que l'ÉIE contient beaucoup d'information permettant de bien saisir les impacts environnementaux du projet. À notre avis, certaines thématiques en lien avec la gestion de l'urbanisation ne sont cependant pas suffisamment approfondies, principalement celles relatives à l'implantation des gares dans les milieux de vie existants, l'empiètement en zone agricole et l'étalement urbain. L'ensemble de nos commentaires sont détaillés dans l'annexe 1 qui accompagne cet avis.

Enfin, en ce qui a trait à la consultation, la DAM estime qu'il est difficile à cette étape-ci de déterminer la recevabilité de l'ÉIE relative à la consultation du milieu, compte tenu qu'un addenda sur le sujet est attendu à la fin du mois de mai.

Considérant ce qui précède, la DAM estime que l'ÉIE répond en bonne partie aux attentes du MDDELCC, toutefois elle mérite d'être bonifiée selon les commentaires contenus dans l'annexe 1.

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

Le directeur par intérim,

Nicolas Froger

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

Annexe 1

Projet SLR Pont Champlain (Dossier 3211-08-012)

Avis de recevabilité de l'étude d'impact

**Direction des affaires métropolitaines
du ministère des Affaires municipales
et de l'Occupation du territoire**

Mai 2016

Sections	Commentaires
<p><u>Chapitre 1</u> Introduction</p>	<p>De l'avis de la DAM, le projet de SLR, tel que présenté dans l'ÉIE déposé en avril 2016, est bien introduit.</p> <p>Cependant, ce chapitre devra être revu considérant les changements importants apportés au projet. Dans les faits, on passe d'un projet de 15 km connectant la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal à un projet intégré de train électrique à l'échelle métropolitaine qui s'étend sur plus de 67 km. *Selon les dernières informations obtenues, un addenda couvrant l'ensemble du projet devrait être déposé à la fin du mois de mai.</p>
<p><u>Chapitre 2</u> Mise en contexte et raison d'être du projet</p>	<p>2.1 Présentation du promoteur et de son consultant</p> <p>Cette section présente le promoteur et son consultant, mais très succinctement le cadre réglementaire afférent à l'ÉIE. De l'avis de la DAM, le projet de SLR, tel que présenté dans l'ÉIE 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.</p> <p>Par ailleurs, CPDQ Infra a annoncé, le 22 avril 2016, que ce projet s'inscrivait dans une toute autre échelle de planification. En effet, les deux projets initiaux envisagés seront fondus en un seul, nommé Réseau électrique métropolitain (REM). Le REM propose d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport de Montréal-Trudeau au sein d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique de 67 km, incluant 24 stations et un service 20 heures par jour, 7 jours sur 7. Le tronçon entre Brossard et le centre-ville empruntera le nouveau pont Champlain, tel que présenté jusqu'à maintenant. Pour se rendre vers l'ouest, le train utilisera les rails de la ligne Deux-Montagnes pour ensuite longer l'autoroute 40 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.</p> <p>Cette section devrait donc être revue afin de tenir compte des modifications importantes apportées au projet dans son ensemble. *Selon les dernières informations obtenues, un addenda couvrant l'ensemble du projet devrait être déposé à la fin du mois de mai.</p>

Sections	Commentaires
	<p>2.2 Cadre légal et réglementaire</p> <p>À la section 2.2.2, l'ÉIE indique que les éléments ayant trait aux lois et règlements seront traités au chapitre 9. En effet, il est indiqué que : « <i>La présente ÉIE documente également les autres éléments de réglementation, d'autorisation et de permis environnementaux nécessaires aux travaux de construction du projet. Ces éléments sont présentés au chapitre 9</i> ».</p> <p>De l'avis de la DAM, 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. Il serait également 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. Par ailleurs, un calendrier de réalisation, présentant les différentes étapes à franchir, devrait être présenté. La DAM estime que l'ÉIE 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.</p>
<p><u>Chapitre 4</u> Démarche d'information et de consultation</p>	<p>4.1 Prise en compte des consultations menées en amont de la création de CDPQ Infra</p> <p>Jusqu'à maintenant, plusieurs intervenants issus d'organismes publics ont été consultés dans le cadre de ce projet, notamment à travers la création de différents comités thématiques. La DAM salue ces initiatives.</p> <p>4.3 Consultation élargie des parties prenantes</p> <p>CDPQ Infra prévoit une démarche consultative plus large regroupant un vaste éventail d'acteurs du milieu, dont les citoyens et le milieu municipal. L'ÉIE fait également état des différents outils de communication qui seront privilégiés. Une fois les consultations terminées, un addenda à l'ÉIE sera élaboré afin de compléter cette section. La DAM estime qu'il est difficile à cette étape-ci de déterminer la recevabilité de l'ÉIE relative à la consultation du milieu, compte tenu qu'un addenda sur le sujet est attendu.</p> <p>4.4 Canaux de communication</p> <p>La DAM est d'avis qu'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'ÉIE.</p>

Sections	Commentaires
	<p>4.6 Préoccupations recensées</p> <p>Enfin, 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.</p>
<p><u>Chapitre 5</u> La description du milieu récepteur</p>	<p>5.4 Description du milieu humain</p> <p>5.4.1 Aménagement du territoire</p> <p>La section 5.4.1.1 traite des outils d'aménagement et de planification consultés dans le cadre de l'ÉIE. En effet, le PMAD de la CMM, les SAD des agglomérations de Longueuil et de Montréal ainsi que les plans d'urbanisme des villes concernées ont tous été considérés dans l'ÉIE. Notons également que l'étude fait état du PDZA de l'agglomération de Longueuil et de différents PPU en vigueur.</p> <p>L'ÉIE fait cependant 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 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (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'ÉIE doit également être prudente avec les informations contenues 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 qu'il a été reconnu non conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.</p> <p>De plus, bien que l'ÉIE présente l'utilisation du sol dans la zone d'étude (cartes 11A et 11B), la DAM estime que l'ÉIE 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 TOD, disponibles sur son site internet, recèlent d'informations pertinentes qui permettraient de bonifier l'ÉIE.</p> <p>À la section 5.4.1.4.2, l'ÉIE présente les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire relatives à l'agriculture. La DAM salue cette initiative, mais estime que pour que le portrait des orientations gouvernementales en matière d'agriculture soit complet, celles contenues dans l'addenda modifiant les orientations gouvernementales</p>

Sections	Commentaires
	<p>en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM en vue de l'élaboration d'un PMAD devraient également être ajoutées.</p> <p>5.4.8 Projets en cours ou prévus</p> <p>À la section 5.4.8, l'ÉIE 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. La DAM considère que cette liste mériterait d'être mise à jour et détaillée davantage au regard des impacts et des liens aménagement-transport. En effet, l'ÉIE 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.</p> <p>Enfin, la DAM souhaite préciser que 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 MAMOT.</p>
<p><u>Chapitre 6</u></p> <p>Concept général et description des variantes de réalisation</p>	<p>6.1 Conditions</p> <p>Un autre des effets potentiels du projet est l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transport au pourtour des points d'accès, en plus des modifications qui devront être apportées aux différents trajets d'autobus afin d'assurer le rabattement vers les gares projetées. À cet effet, une caractérisation initiale du réseau de transport collectif est nécessaire et une réflexion quant à la modification des différents trajets doit être amorcée.</p> <p>6.4 Stations et équipements connexes</p> <p>6.5 Atelier-dépôt</p> <p>La DAM considère 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, l'ÉIE 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</p>

Sections	Commentaires
	<p>terminale, incluant le stationnement incitatif de 3 000 places. La DAM considère que l'ÉIE doit présenter davantage de scénarios minimisant l'empiètement en zone agricole.</p> <p>Enfin, la DAM souhaiterait que l'impact sur la déstructuration du milieu agricole soit évalué, considérant les superficies touchées.</p>
<p><u>Chapitre 7</u> Description du projet</p>	<p>7.6 Calendrier de réalisation du projet</p> <p>La DAM considère que le calendrier présenté est trop 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.</p>
<p><u>Chapitre 9</u> Analyse des impacts environnementaux</p>	<p>9.4 Impacts et enjeux d'intérêt ou préoccupations</p> <p>9.4.3.9 Impacts positifs à souligner</p> <p>9.4.3.9.2 Amélioration des conditions de circulation</p> <p>L'ÉIE 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'ÉIE aborde peu la question de la congestion aux abords du projet.</p> <p>9.5 Activités à compléter</p> <p>L'ÉIE n'aborde pas clairement les autorisations requises pour assurer le déploiement du projet.</p> <p><u>Décret modifiant le zonage agricole</u></p> <p>La DAM constate que la CDPQ Infra ne semble pas tenir compte des démarches qu'elle devra effectuer en amont de l'adoption du décret gouvernemental. En vertu de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), « <i>le gouvernement peut, après avoir pris avis de la commission, autoriser, aux conditions qu'il détermine, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion d'un lot d'une zone agricole pour les fins d'un ministère ou organisme public</i> ». Ainsi, avant d'adopter un tel décret, une demande d'avis doit être déposée à la Commission de protection du territoire et des activités agricoles (CPTAQ). Tel que mentionné dans le cahier de charge, le ministère des Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) pourra effectuer cette demande au nom de la CDPQ Infra. Ce processus introduit</p>

Sections	Commentaires
	<p>des délais. Enfin, la décision du gouvernement devra être déposée à la CPTAQ.</p> <p><u>Interventions gouvernementales</u> Étant mandataire de l'État, la CDPQ Infra doit se conformer aux articles 149 et suivants de la 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 « <i>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 :</i></p> <p style="text-align: center;"><i>3° construit, installe, démolit, retire, agrandit ou déplace un bâtiment, un équipement ou une infrastructure ; ».</i></p> <p>Ainsi, selon l'article 150, la CDPQ Infra ne peut faire une intervention prévue à l'article 149 « <i>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, <u>que si cette intervention est réputée, en vertu de l'article 157, conforme au plan métropolitain, au schéma ou au règlement.</u> 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</i> ». Ainsi, la CDPQ Infra doit prévoir les délais de mise en conformité du PMAD ou du SAD de l'agglomération de Longueuil.</p> <p>De plus, l'article 150 précise que « <i>si, sur le territoire visé, plusieurs documents visés au premier alinéa sont simultanément en vigueur et si l'intervention est conforme à l'un sans l'être à tous, on tient compte, pour l'application du premier alinéa, de celui des documents dont les dispositions applicables au territoire visé sont entrées en vigueur le plus récemment</i> ».</p> <p><u>Permis municipaux</u> Les mandataires de l'État ne sont pas assujettis aux règlements municipaux. L'ÉIE devrait le spécifier.</p>

Sections	Commentaires
<u>Chapitre 10</u> Évaluation des impacts cumulatifs	10.2 Évaluations des effets cumulatifs L'impact du tracé, notamment en ce qui a trait à l'empiétement en zone agricole, est peu abordé. De plus, la DAM est d'avis que l'ÉIE doit 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.



Le 11 juillet 2016

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

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 19 mai 2016 concernant le projet de Réseau électrique métropolitain (3211-08-012).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), il appert que des corrections doivent être apportées au contenu de l'étude d'impact avant qu'une évaluation finale de celle-ci soit réalisée. À cet égard, vous trouverez joint à la présente lettre l'avis du MFFP.

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

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

Le directeur,

Marcel Grenier

MG/JSF/nd

p. j. Avis du MFFP

Réseau électrique métropolitain – Consultation sur les addendas 1 et 2

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

V/R : 3211-08-012 – N/R : 20160412-7 (2^e action)

1. CONTEXTE

Le présent avis est une réponse à la demande d'avis de première recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en objet dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a procédé à l'analyse des addendas 1 (mise à jour du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-Ville de Montréal : antenne Rive-Sud) et 2 (Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île) constituant l'étude d'impact sur l'environnement du Réseau électrique métropolitain (REM), déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), en mai 2016, par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Depuis le dépôt du premier projet d'étude d'impact à l'hiver 2016, le REM s'est enrichi d'un volet de transport sur l'île de Montréal qui reliera la gare Centrale avec l'ouest de l'île (antenne Sainte-Anne-de-Bellevue) et Mirabel, en proposant notamment des arrêts près du Technoparc Saint-Laurent, à l'aéroport Montréal-Trudeau et à Pointe-Claire. La portion du projet, connue en premier, se déploiera du sud-ouest de l'intersection entre les autoroutes 30 et 10 (station terminale) et le centre-ville de Montréal (gare centrale) avec un arrêt confirmé au quartier DIX30, à la gare Panama de Brossard et à L'Île-des-Sœurs (Verdun).

2. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

Commentaire général

En fonction du champ de compétence du Ministère, il est constaté que certains éléments requis par la directive n'ont pas été traités de façon satisfaisante. Des éléments d'information sont manquants et donc à compléter. Les questions et les commentaires ci-dessous visent à permettre à l'initiateur du projet d'identifier les éléments à compléter et les précisions à apporter à l'étude d'impact du Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île (addenda 2).

Il est à noter qu'à la suite de la directive du MDDELCC, seules les informations sur les portions assujetties à la procédure d'évaluation environnementale ont été analysées, bien que certains éléments du projet doivent être analysés dans leur ensemble.

Commentaires spécifiques

- À la section 5.4 Milieu biologique (p. 5-46), l'initiateur du projet cite le rapport de caractérisation de CIMA+, réalisé pour le projet de système léger sur rail de l'aéroport de Montréal, comme source de données pour la caractérisation du milieu biologique. Est-ce que ce rapport peut être fourni? À défaut, quels sont les objectifs, les méthodes et les résultats sommaires de cette étude?
- À la section 5.4.4 Faune, l'initiateur n'a réalisé aucune caractérisation de l'habitat du poisson dans la zone d'étude. Ainsi, les éléments de l'habitat du poisson qui seront affectés par le projet, notamment par les structures temporaires et permanentes, ne sont pas bien connus. L'analyse des impacts précis sur cette composante n'est donc pas possible. Ces informations seront également nécessaires pour évaluer d'éventuelles compensations. L'initiateur devra fournir cette caractérisation de l'habitat du poisson pour compléter les documents d'étude d'impact. Cette caractérisation devra notamment contenir :
 - les substrats;
 - la végétation aquatique;
 - un profil des vitesses de courant;
 - un profil de profondeur (bathymétrie).

La caractérisation à fournir peut s'inspirer des résultats présentés pour le projet ferroviaire de L'Île-des-Sœurs, qui étaient tirés des documents d'évaluation environnementale pour le nouveau pont Champlain et la reconstruction du pont de L'Île-des-Sœurs.

- À la section 5.4.4.4 Faune aquatique, le tableau 5-19 est basé sur l'information citée comme « CDPNQ 2005 ». Pour ce qui est des poissons présents dans la rivière des Prairies et la rivière des Mille-Îles, les informations les plus récentes sont disponibles auprès du MFFP par son service d'information faunique. Les données de pêches expérimentales de 1928 à 2015 sont disponibles et sont mises à jour régulièrement. Il faut noter que l'information de 2005 peut omettre certaines découvertes et certains ajouts récents.
- À la section 7.2.4.4 Modification des ouvrages d'art (ponts et ponts d'étagement) (p. 7-21), à la figure 7-23, des jetées sont présentées pour la construction ou l'élargissement du pont de chemin de fer. Aucune nouvelle pile n'est montrée, bien que la largeur du cours d'eau à franchir soit considérable sans pile centrale. Est-ce que l'initiateur du projet peut détailler les ouvrages qui devront être réalisés dans le milieu aquatique pour cette traversée (pont 2 de la rivière des Prairies)?

- À la section 7.2.4.4 Modification des ouvrages d'art (ponts et ponts d'étagement) (p. 7-21), une description sommaire des nouveaux éléments de soutien pour les ponts à construire sur la rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies est présentée. L'initiateur est-il en mesure de préciser les superficies d'empiètement permanent dans l'habitat du poisson qui seront engendrées par les nouveaux piliers, culées et autres ouvrages connexes?
- À la section 7.2.5 Garages et ateliers Saint-Eustache (secteur 05), l'initiateur prévoit l'implantation de garages d'entretien et d'entreposage, d'un centre administratif et d'un poste de contrôle. Selon notre compréhension, cet emplacement joue un rôle similaire aux ateliers de la gare terminale de la Rive-Sud. Est-ce qu'il existe une distinction entre les activités d'entretien entre les deux sites d'atelier?
- À la section 9.2 Valeur environnementale des composantes sensibles du milieu récepteur, l'initiateur caractérise la valeur de la composante « Hydrographie, hydrologie et écoulement des eaux de surface » comme étant faible. La rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies constituent des sources d'eau potable pour une population très importante, tout en assurant une fonction d'habitat faunique pour de nombreuses espèces de poissons. Les faibles débits en été sont à l'origine de nombreuses préoccupations pour les nombreux usages de ces cours d'eau. Également, le régime hydrologique de ces rivières est un facteur déterminant de la qualité de l'habitat du poisson, notamment pour les frayères situées en aval des travaux. L'hydrographie de surface joue donc un rôle particulièrement important pour le maintien des fonctions des écosystèmes aquatiques. L'appréciation de la valeur de cette composante d'évaluation environnementale devrait tenir compte de ces éléments et être revue.
- Les points qui suivent concernent en parallèle le tableau de l'évaluation des impacts à l'annexe O, la section 9.3 Évaluation des impacts environnementaux et l'annexe I sur les mesures d'atténuation.
 - Les impacts sur la couleuvre brune sont considérés dans la composante « Espèces floristiques et fauniques à statut précaire » et non dans la composante « Herpétofaune et habitat ». Est-ce que l'initiateur peut confirmer ce constat?
 - Autant pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue que pour les tracés vers l'aéroport, le degré de perturbation au niveau des espèces à statut précaire est jugé moyen. Dans ces trois tracés, des habitats de la couleuvre brune seront détruits de façon permanente. Une réduction de l'habitat entraîne une diminution de la capacité de support du milieu et, donc, des impacts permanents sur les effectifs et le maintien dans le temps des populations. Ainsi, la composante d'évaluation environnementale des espèces à statut précaire est modifiée de façon irréversible et une portion de l'habitat n'est plus utilisable. En raison des

impacts ponctuels envisageables sur l'habitat de cette espèce menacée, l'évaluation qualitative du degré de perturbation devrait être revue.

- Pour ces mêmes composantes, comme il a été mentionné, le projet entraînera des pertes permanentes d'habitat. Malgré les mesures d'atténuation qui consistent à déplacer les couleuvres brunes vers les habitats adjacents, des impacts résiduels significatifs demeurent. En effet, selon les expériences connues au MFFP qui ont fait l'objet d'autorisation environnementale, il n'est pas possible de capturer la totalité des individus de couleuvre brune sur un site donné. Ainsi, des mortalités sont inévitables. Également, les pertes d'habitat entraîneront des pertes de productivité qui mettent en péril les populations. Les travaux affecteront les populations de façon permanente. Il y a lieu que l'initiateur revoie l'évaluation des impacts résiduels pour la composante « Espèces floristiques et fauniques à statut précaire ». En conséquence, des mesures d'atténuation et de compensation propres à l'espèce pourront être discutées avec les représentants du MFFP. Pour ce faire, les orientations et les mesures des Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015) (ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/MFFP_2015_Lignes%20directrices%20habitats%20fauniques.pdf) diffusées par le Ministère devront être utilisées. De façon spécifique, des plans d'atténuation ou de compensation pour les populations locales et les hibernacles de couleuvre brune de Pointe-Claire, de Sainte-Anne-de-Bellevue, du Bois-de-Liesse devront être discutés.
- Dans l'impossibilité d'éviter la destruction de l'habitat de la couleuvre brune, les habitats détruits devront être compensés. Un plan de compensation devra être proposé à la section 9.4.2 avant l'émission du décret gouvernemental.
- À la mesure d'atténuation Bio3, le promoteur souhaite privilégier les sites déjà déboisés et perturbés pour l'établissement des installations temporaires de construction. Or, ces zones déboisées et perturbées constituent généralement l'habitat de la couleuvre brune. Cette mesure d'atténuation doit donc être appliquée avec parcimonie et des alternatives doivent être envisagées.
- À la mesure d'atténuation Bio12, l'initiateur présente la période du 15 avril au 15 juillet comme la période de reproduction des poissons dans le secteur du projet. Ces dates sont incomplètes et ne prennent pas en compte la protection des activités connexes nécessaires à la reproduction (migration, alevinage) et les variabilités interannuelles de ces activités en fonction des variations climatiques. Pour la zone du projet, le MFFP applique généralement une restriction aux travaux dans l'habitat du poisson entre le 1^{er} mars et le 1^{er} août. L'initiateur peut-il ajuster la mesure d'atténuation Bio12 en ce sens?

- À l'annexe O, pour le corridor Deux-Montagnes, pour la composante de la qualité des eaux de surface, l'initiateur ne prévoit pas de mesures d'atténuation, puisqu'il présume que le fond de la rivière est constitué uniquement de roc. Considérant que la traversée de la rivière des Mille-Îles est tout juste en amont d'un barrage qui est susceptible de retenir des sédiments fins et que le rapport d'étude d'impact mentionne, à la section 9.3.2.1.3 Qualité des eaux de surface (p. 9-14), que les berges des rivières comportent des sédiments et des sols susceptibles à l'érosion, l'initiateur peut-il préciser sur quoi repose cette présomption et ajuster les mesures d'atténuation à mettre en place, s'il y a lieu, afin de limiter les impacts sur la qualité de l'eau?
- Dans le respect des Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015), la planification du projet doit appliquer la séquence « éviter-minimiser-compenser » à l'égard de l'habitat du poisson afin d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette d'habitat. Les méthodes de travail et la conception des ouvrages doivent viser la réduction des empiétements dans l'habitat du poisson.

Pour poursuivre l'analyse du projet, les éléments qui suivent devront être déposés au MFFP à la suite de l'obtention des données ou de l'élaboration des plans :

- données des relevés et des inventaires de terrain prévus au cours de l'été 2016 et les mesures d'atténuation associées à mettre en place;
- caractérisation de l'habitat du poisson au niveau de l'aire d'étude près des traversées des rivières;
- plan de compensation pour les pertes d'habitats du poisson;
- plan de compensation pour l'habitat de la couleuvre brune comportant tous les éléments de gestion des populations connues ainsi que les mesures de relocalisation envisagées; un plan d'implantation des infrastructures prévues facilitant l'évaluation des pertes d'habitats fauniques du projet, notamment de l'aménagement des stations, des stationnements et des terminaux d'autobus qui permettra de mieux évaluer les pertes d'habitats fauniques et les optimisations possibles.

Éléments forestiers

Commentaires généraux

Les questions et les commentaires qui suivent visent à identifier les éléments d'information à compléter et les précisions à apporter.

Les fichiers de forme devront être rendus disponibles par l'initiateur du projet pour permettre une analyse adéquate du projet. En lien avec les fichiers de forme, le Ministère réitère la demande que ceux-ci soient présentés sous le format « polygones » pour permettre une analyse adéquate (ex. : nouvelles constructions de voies ferrées, emprise du tracé, stations et gares terminales, gares de triage, aire d'étude, aires de construction et de travail, etc.). À plusieurs endroits dans l'étude d'impact, on réfère à

l'alternative 1B, pourtant dans le volume 2 - Cartes, aucune référence à ce tracé n'est disponible. Une carte pour identifier l'emplacement exact de cette alternative devrait être fournie.

Commentaires spécifiques relatifs à l'addenda 2

1. Section 3.3.1 – Grandes orientations de la CMM - p. 3-4

En conformité avec les exigences des lignes directrices de l'étude d'impact en ce qui a trait aux composantes biophysiques, le Ministère aimerait connaître les mesures prises par l'initiateur du projet pour respecter le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, notamment les mesures d'atténuation et de compensation envisagées.

2. Section 5.4.1. – Flore p. 5-46 à 5-59

Conformément à l'avis déjà déposé concernant la portion du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-Ville de Montréal : antenne Rive-Sud, il est demandé à l'initiateur de détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectares) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013). 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).

Les travaux prévus au secteur de la gare projetée de Pointe-Claire pourraient affecter plusieurs milieux naturels importants. Selon l'initiateur du projet, ce secteur comprend des espèces floristiques à statut précaire, des marécages arborescents, des boisés de type érablière à feuillus tolérants et intolérants, des milieux boisés en régénération ainsi que des friches herbacées et arbustives. Dans ce contexte, une évaluation des impacts de la mise en place des équipements sur ces milieux est requise ainsi qu'une évaluation de la valeur écologique des milieux naturels impactés. Enfin, il faut noter que le secteur de la gare projetée fait partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

3. Section 5.4.1.1.1 – Secteur Montréal p. 5-48

L'initiateur de projet énumère les essences d'arbres susceptibles d'être retrouvées dans l'aire d'étude élargie. Comme mentionné, les données ne sont pas présentées pour l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève et les villes liées de Dorval, Kirkland, Beaconsfield, Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Compte tenu de ce qui précède, l'initiateur du projet a-t-il l'intention de réaliser un inventaire afin de couvrir les zones où les données ne sont pas disponibles?

4. Section 5.4.2 – Flore à statut particulier p. 5-60

Concernant la mesure d'atténuation Bio7 du volume 3 - Annexes, au sujet de la compensation des pertes de végétation, l'initiateur du projet peut-il préciser ce qu'il entend proposer comme mesures d'atténuation des pertes de végétation? Est-ce que l'identification des espèces arborescentes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est prévue?

5. Section 5.4.3 – Espèces floristiques envahissantes p. 5-64-65

L'initiateur mentionne que des mesures de contrôle seront mises en place afin de limiter la propagation des espèces floristiques envahissantes. Il sera opportun de rendre disponibles aux ministères les informations ou le document afférant.

6. Section 5.4.5.1 – Écoterritoires et milieux humides p. 5-98 à 5-107

Selon l'initiateur du projet, l'aire d'étude du projet REM comporte quatre écoterritoires. D'est en ouest, ces écoterritoires sont la coulée verte du ruisseau Bertrand, les rapides du Cheval Blanc, le corridor forestier de L'Île-Bizard et le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. Ces écoterritoires regroupent des aires protégées ainsi que des milieux d'intérêt écologique à protéger (milieux humides, arbres centenaires, site patrimonial, écosystème forestier exceptionnel, refuge faunique, site d'intérêt faunique, etc.). Compte tenu de ce qui précède, ces territoires devraient être évités en priorité en raison de leur statut établi en vertu de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal. Pour plus d'information, l'initiateur du projet devrait contacter la Ville de Montréal à cet effet.

7. Annexe O Grille d'évaluation des impacts

Les impacts résiduels relatifs au changement de couvert végétal sont jugés non significatifs. L'initiateur du projet peut-il présenter la méthode utilisée pour en venir à cette conclusion? Le retrait de superficies boisées ou en régénération abritant potentiellement des essences rares ou des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées doit être considéré comme un impact significatif. Ce constat illustre l'importance de compléter les inventaires du couvert végétal (voir commentaires du MFFP sur les sections 5.4.1 et 5.4.2).

3. RECOMMANDATIONS

À la lumière du contenu du présent avis sur les éléments fauniques et forestiers, le Ministère pourra juger de la recevabilité de l'étude d'impact révisée lorsque les considérations soulevées dans l'avis seront prises en compte par l'initiateur du projet.

Le Ministère est disponible pour répondre à toute question concernant cet avis.

Compte tenu des enjeux biophysiques liés à la réalisation du projet et des possibilités pour l'initiateur de compléter les travaux d'inventaire de terrain ou de collecte de données, il pourrait être nécessaire de joindre les experts concernés au MFFP.

PERSONNES-RESSOURCES

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

M. Étienne Drouin

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

M^{me} Kateri Lescop-Sinclair

M. Hugues Rompré, ing.f.
Responsables des aspects forestiers
Direction générale du secteur métropolitain
Téléphone : 514 873-2140, postes 248 et 278

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-François Bergeron**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.



Le 29 juin 2016

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

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 2 juin 2016 concernant le Réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal (3211-08-012).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), le projet est jugé recevable bien que des questions demeurent et que des renseignements, notamment en lien avec les inventaires fauniques, soient à fournir. Je vous invite à prendre connaissance de l'avis ci-joint qui permettra à l'initiateur de bonifier son projet.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-Simon Fortin, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

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

Le directeur,

Marcel Grenier

MG/JSF/nd

p. j. Avis du MFFP

Réseau électrique métropolitain - Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal

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

V/R : 3211-08-012 - N/R : 20160412-7

ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

En fonction du champ de compétence faune du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) et au meilleur de sa connaissance, il est constaté que les éléments requis par la directive ont été traités. Toutefois, des données des inventaires fauniques demeurent à fournir par l'initiateur et certaines précisions sur l'optimisation du projet sont nécessaires.

Commentaires généraux

Après l'analyse de l'addenda n° 1 présentant certains ajustements au tracé, notamment l'emplacement de l'entrée et de la sortie du tunnel, les éléments fauniques traités dans le rapport principal et ses annexes ne nécessitent pas de modifications ou d'ajouts particuliers.

Commentaires spécifiques

Dans le cadre de plusieurs questions, les ministères ont exprimé des préoccupations face au développement urbain possible en zone agricole adjacente à la gare terminale. L'initiateur, notamment à la QC-18 et à la QC-77, après la présentation de statistiques démographiques et de tendances de développement régional, mentionne que le développement de cette zone agricole demeure incertain, mais qu'il n'est pas « inévitable ».

- Dans les différents critères de conception et d'évaluation de la localisation des stations, des stationnements et des connexions intermodales pour le métro léger, les secteurs TOD (Transit-oriented développement¹) ainsi que l'accès rapide des usagers sont mentionnés. Également, le développement de la ville de Brossard et le principe premier assurant la rentabilité du projet, soit la plus-value foncière, sont évoqués. En tenant compte de ces différents éléments, la localisation de la station terminale de la Rive-Sud soulève également certaines préoccupations face aux habitats fauniques présents au sud et à l'est du site et à leur importance régionale. Compte tenu du

¹ Le concept américain de transit-oriented development (TOD) concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales destinées à favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage. (Wikipédia, 29 avril 2016).

développement futur possible et de son impact appréhendé sur les habitats sensibles, notamment pour la rainette faux-grillon de l'Ouest, la justification de l'emplacement et de l'aménagement de la gare terminale devra tenir compte des impacts collatéraux possibles sur les habitats fauniques sensibles. Malgré que les activités de développement urbain ne soient pas directement de la responsabilité de l'initiateur, le projet aura des impacts directs sur celui-ci. Ces éléments seront évalués lors de la phase d'acceptabilité.

Les résultats des inventaires fauniques et l'analyse des données sur les chauves-souris seront nécessaires pour l'analyse du projet.

Éléments forestiers

Commentaires

QC et R-115 Fichiers de forme

Sans les fichiers de forme (polygonaux ex. : emprise du tracé, stations terminales, aires d'études, chemins, etc.), le Ministère peut difficilement faire une analyse éclairée des pertes forestières envisagées. Dès que ceux-ci seront disponibles, il est demandé de nous les transmettre.

Ce commentaire fait référence à l'étude d'impact sur l'environnement, Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, analysé en première recevabilité, Section 5.3 - Attribution d'une valeur environnementale aux composantes du milieu récepteur - Tableau 9-2 - p. 364, car il n'a pas été retenu alors.

Comme pour l'abattage des frênes sur le territoire de la ville de Montréal, le promoteur doit se référer au règlement relatif à l'abattage des frênes sur le territoire de la ville de Brossard. À ce sujet, il faut référer à la nouvelle réglementation (REG-348) pour la Ville de Brossard afin de contrer la propagation de l'agrile du frêne.

QC et R-117 Disponibilité des résultats d'inventaire

Les résultats des inventaires à statut particulier sont également attendus afin de permettre une analyse adéquate du projet.

QC et R-118 Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation

Nous comprenons que, selon la méthodologie d'évaluation de la valeur écologique des peuplements forestiers, la valeur des peuplements d'érablière rouge et de bétulaie grise qui seront détruits est moyenne. Serait-il possible de rendre le document *Guide de conservation des boisés en milieu agricole* (Environnement Canada, Service canadien de la faune, Langevin, R., 1997) disponible?

Précision : la carte écoforestière provient du MFFP et non du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. Pourquoi indiquer dans le texte que la valeur écologique du groupement bétulaie à bouleau gris est faible (p. 62) puisque dans le tableau 2.4 il est indiqué que sa valeur est moyenne ?

QC et R-119 Noyer cendré et caryer ovale

Si des individus de noyer cendré ou de caryer ovale, deux espèces à statut précaire, étaient touchés par les travaux, un remplacement adéquat qui tient compte de la valeur écologique des essences et peuplements est souhaitable. Sur cet élément, l'initiateur pourra communiquer avec les représentants de la Direction générale du secteur métropolitain du Ministère.

QC et R-120 Bois d'intérêt métropolitain

L'initiateur tient compte des pertes de milieux forestiers dans le boisé d'intérêt métropolitain situé à la confluence de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30. L'usage d'essences de fin de succession compatibles avec les essences de la région biogéographique permettrait de devancer les stades de succession, étant donné les pertes de valeur écologique encourues. Le MFFP est disponible pour conseiller l'initiateur du projet dans ses démarches (ex. : densité, essences, travaux d'éducation, protection des individus, etc.).

RECOMMANDATIONS

Le MFFP attendra les réponses à ses questions au regard des éléments fauniques et forestiers. Il se rendra disponible pour répondre à toute question concernant son avis et il contribuera à la bonne marche de la procédure d'évaluation environnementale.

PERSONNES-RESSOURCES

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

M. Étienne Drouin

Responsable des aspects faune
Téléphone : 450 928-7608, poste 299

M^{me} Kateri Lescop-Sinclair

M. Hugues Rompré, ing.f.
Responsables des aspects forestiers
Téléphone : 514 873-2140, postes 248 et 278

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-Simon Fortin**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.



Le 29 juin 2016

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

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 2 juin 2016 concernant le Réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal (3211-08-012).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), le projet est jugé recevable bien que des questions demeurent et que des renseignements, notamment en lien avec les inventaires fauniques, soient à fournir. Je vous invite à prendre connaissance de l'avis ci-joint qui permettra à l'initiateur de bonifier son projet.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-Simon Fortin, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

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

Le directeur,

Marcel Grenier

MG/JSF/nd

p. j. Avis du MFFP

Réseau électrique métropolitain – Consultation sur les addendas 1 et 2

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

V/R : 3211-08-012 – N/R : 20160412-7 (2^e action)

1. CONTEXTE

Le présent avis est une réponse à la demande d'avis de première recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en objet dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a procédé à l'analyse des addendas 1 (mise à jour du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-Ville de Montréal : antenne Rive-Sud) et 2 (Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île) constituant l'étude d'impact sur l'environnement du Réseau électrique métropolitain (REM), déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), en mai 2016, par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Depuis le dépôt du premier projet d'étude d'impact à l'hiver 2016, le REM s'est enrichi d'un volet de transport sur l'île de Montréal qui reliera la gare Centrale avec l'ouest de l'île (antenne Sainte-Anne-de-Bellevue) et Mirabel, en proposant notamment des arrêts près du Technoparc Saint-Laurent, à l'aéroport Montréal-Trudeau et à Pointe-Claire. La portion du projet, connue en premier, se déploiera du sud-ouest de l'intersection entre les autoroutes 30 et 10 (station terminale) et le centre-ville de Montréal (gare centrale) avec un arrêt confirmé au quartier DIX30, à la gare Panama de Brossard et à L'Île-des-Sœurs (Verdun).

2. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

Commentaire général

En fonction du champ de compétence du Ministère, il est constaté que certains éléments requis par la directive n'ont pas été traités de façon satisfaisante. Des éléments d'information sont manquants et donc à compléter. Les questions et les commentaires ci-dessous visent à permettre à l'initiateur du projet d'identifier les éléments à compléter et les précisions à apporter à l'étude d'impact du Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île (addenda 2).

Il est à noter qu'à la suite de la directive du MDDELCC, seules les informations sur les portions assujetties à la procédure d'évaluation environnementale ont été analysées, bien que certains éléments du projet doivent être analysés dans leur ensemble.

Commentaires spécifiques

- À la section 5.4 Milieu biologique (p. 5-46), l'initiateur du projet cite le rapport de caractérisation de CIMA+, réalisé pour le projet de système léger sur rail de l'aéroport de Montréal, comme source de données pour la caractérisation du milieu biologique. Est-ce que ce rapport peut être fourni? À défaut, quels sont les objectifs, les méthodes et les résultats sommaires de cette étude?
- À la section 5.4.4 Faune, l'initiateur n'a réalisé aucune caractérisation de l'habitat du poisson dans la zone d'étude. Ainsi, les éléments de l'habitat du poisson qui seront affectés par le projet, notamment par les structures temporaires et permanentes, ne sont pas bien connus. L'analyse des impacts précis sur cette composante n'est donc pas possible. Ces informations seront également nécessaires pour évaluer d'éventuelles compensations. L'initiateur devra fournir cette caractérisation de l'habitat du poisson pour compléter les documents d'étude d'impact. Cette caractérisation devra notamment contenir :
 - les substrats;
 - la végétation aquatique;
 - un profil des vitesses de courant;
 - un profil de profondeur (bathymétrie).

La caractérisation à fournir peut s'inspirer des résultats présentés pour le projet ferroviaire de L'Île-des-Sœurs, qui étaient tirés des documents d'évaluation environnementale pour le nouveau pont Champlain et la reconstruction du pont de L'Île-des-Sœurs.

- À la section 5.4.4.4 Faune aquatique, le tableau 5-19 est basé sur l'information citée comme « CDPNQ 2005 ». Pour ce qui est des poissons présents dans la rivière des Prairies et la rivière des Mille-Îles, les informations les plus récentes sont disponibles auprès du MFFP par son service d'information faunique. Les données de pêches expérimentales de 1928 à 2015 sont disponibles et sont mises à jour régulièrement. Il faut noter que l'information de 2005 peut omettre certaines découvertes et certains ajouts récents.
- À la section 7.2.4.4 Modification des ouvrages d'art (ponts et ponts d'étagement) (p. 7-21), à la figure 7-23, des jetées sont présentées pour la construction ou l'élargissement du pont de chemin de fer. Aucune nouvelle pile n'est montrée, bien que la largeur du cours d'eau à franchir soit considérable sans pile centrale. Est-ce que l'initiateur du projet peut détailler les ouvrages qui devront être réalisés dans le milieu aquatique pour cette traversée (pont 2 de la rivière des Prairies)?

- À la section 7.2.4.4 Modification des ouvrages d'art (ponts et ponts d'étagement) (p. 7-21), une description sommaire des nouveaux éléments de soutien pour les ponts à construire sur la rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies est présentée. L'initiateur est-il en mesure de préciser les superficies d'empiètement permanent dans l'habitat du poisson qui seront engendrées par les nouveaux piliers, culées et autres ouvrages connexes?
- À la section 7.2.5 Garages et ateliers Saint-Eustache (secteur 05), l'initiateur prévoit l'implantation de garages d'entretien et d'entreposage, d'un centre administratif et d'un poste de contrôle. Selon notre compréhension, cet emplacement joue un rôle similaire aux ateliers de la gare terminale de la Rive-Sud. Est-ce qu'il existe une distinction entre les activités d'entretien entre les deux sites d'atelier?
- À la section 9.2 Valeur environnementale des composantes sensibles du milieu récepteur, l'initiateur caractérise la valeur de la composante « Hydrographie, hydrologie et écoulement des eaux de surface » comme étant faible. La rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies constituent des sources d'eau potable pour une population très importante, tout en assurant une fonction d'habitat faunique pour de nombreuses espèces de poissons. Les faibles débits en été sont à l'origine de nombreuses préoccupations pour les nombreux usages de ces cours d'eau. Également, le régime hydrologique de ces rivières est un facteur déterminant de la qualité de l'habitat du poisson, notamment pour les frayères situées en aval des travaux. L'hydrographie de surface joue donc un rôle particulièrement important pour le maintien des fonctions des écosystèmes aquatiques. L'appréciation de la valeur de cette composante d'évaluation environnementale devrait tenir compte de ces éléments et être revue.
- Les points qui suivent concernent en parallèle le tableau de l'évaluation des impacts à l'annexe O, la section 9.3 Évaluation des impacts environnementaux et l'annexe I sur les mesures d'atténuation.
 - Les impacts sur la couleuvre brune sont considérés dans la composante « Espèces floristiques et fauniques à statut précaire » et non dans la composante « Herpétofaune et habitat ». Est-ce que l'initiateur peut confirmer ce constat?
 - Autant pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue que pour les tracés vers l'aéroport, le degré de perturbation au niveau des espèces à statut précaire est jugé moyen. Dans ces trois tracés, des habitats de la couleuvre brune seront détruits de façon permanente. Une réduction de l'habitat entraîne une diminution de la capacité de support du milieu et, donc, des impacts permanents sur les effectifs et le maintien dans le temps des populations. Ainsi, la composante d'évaluation environnementale des espèces à statut précaire est modifiée de façon irréversible et une portion de l'habitat n'est plus utilisable. En raison des

impacts ponctuels envisageables sur l'habitat de cette espèce menacée, l'évaluation qualitative du degré de perturbation devrait être revue.

- Pour ces mêmes composantes, comme il a été mentionné, le projet entraînera des pertes permanentes d'habitat. Malgré les mesures d'atténuation qui consistent à déplacer les couleuvres brunes vers les habitats adjacents, des impacts résiduels significatifs demeurent. En effet, selon les expériences connues au MFFP qui ont fait l'objet d'autorisation environnementale, il n'est pas possible de capturer la totalité des individus de couleuvre brune sur un site donné. Ainsi, des mortalités sont inévitables. Également, les pertes d'habitat entraîneront des pertes de productivité qui mettent en péril les populations. Les travaux affecteront les populations de façon permanente. Il y a lieu que l'initiateur revoit l'évaluation des impacts résiduels pour la composante « Espèces floristiques et fauniques à statut précaire ». En conséquence, des mesures d'atténuation et de compensation propres à l'espèce pourront être discutées avec les représentants du MFFP. Pour ce faire, les orientations et les mesures des Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015) (ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/MFFP_2015_Lignes%20directrices%20habitats%20fauniques.pdf) diffusées par le Ministère devront être utilisées. De façon spécifique, des plans d'atténuation ou de compensation pour les populations locales et les hibernacles de couleuvre brune de Pointe-Claire, de Sainte-Anne-de-Bellevue, du Bois-de-Liesse devront être discutés.
- Dans l'impossibilité d'éviter la destruction de l'habitat de la couleuvre brune, les habitats détruits devront être compensés. Un plan de compensation devra être proposé à la section 9.4.2 avant l'émission du décret gouvernemental.
- À la mesure d'atténuation Bio3, le promoteur souhaite privilégier les sites déjà déboisés et perturbés pour l'établissement des installations temporaires de construction. Or, ces zones déboisées et perturbées constituent généralement l'habitat de la couleuvre brune. Cette mesure d'atténuation doit donc être appliquée avec parcimonie et des alternatives doivent être envisagées.
- À la mesure d'atténuation Bio12, l'initiateur présente la période du 15 avril au 15 juillet comme la période de reproduction des poissons dans le secteur du projet. Ces dates sont incomplètes et ne prennent pas en compte la protection des activités connexes nécessaires à la reproduction (migration, alevinage) et les variabilités interannuelles de ces activités en fonction des variations climatiques. Pour la zone du projet, le MFFP applique généralement une restriction aux travaux dans l'habitat du poisson entre le 1^{er} mars et le 1^{er} août. L'initiateur peut-il ajuster la mesure d'atténuation Bio12 en ce sens?

- À l'annexe O, pour le corridor Deux-Montagnes, pour la composante de la qualité des eaux de surface, l'initiateur ne prévoit pas de mesures d'atténuation, puisqu'il présume que le fond de la rivière est constitué uniquement de roc. Considérant que la traversée de la rivière des Mille-Îles est tout juste en amont d'un barrage qui est susceptible de retenir des sédiments fins et que le rapport d'étude d'impact mentionne, à la section 9.3.2.1.3 Qualité des eaux de surface (p. 9-14), que les berges des rivières comportent des sédiments et des sols susceptibles à l'érosion, l'initiateur peut-il préciser sur quoi repose cette présomption et ajuster les mesures d'atténuation à mettre en place, s'il y a lieu, afin de limiter les impacts sur la qualité de l'eau?
- Dans le respect des Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015), la planification du projet doit appliquer la séquence « éviter-minimiser-compenser » à l'égard de l'habitat du poisson afin d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette d'habitat. Les méthodes de travail et la conception des ouvrages doivent viser la réduction des empiétements dans l'habitat du poisson.

Pour poursuivre l'analyse du projet, les éléments qui suivent devront être déposés au MFFP à la suite de l'obtention des données ou de l'élaboration des plans :

- données des relevés et des inventaires de terrain prévus au cours de l'été 2016 et les mesures d'atténuation associées à mettre en place;
- caractérisation de l'habitat du poisson au niveau de l'aire d'étude près des traversées des rivières;
- plan de compensation pour les pertes d'habitats du poisson;
- plan de compensation pour l'habitat de la couleuvre brune comportant tous les éléments de gestion des populations connues ainsi que les mesures de relocalisation envisagées; un plan d'implantation des infrastructures prévues facilitant l'évaluation des pertes d'habitats fauniques du projet, notamment de l'aménagement des stations, des stationnements et des terminaux d'autobus qui permettra de mieux évaluer les pertes d'habitats fauniques et les optimisations possibles.

Éléments forestiers

Commentaires généraux

Les questions et les commentaires qui suivent visent à identifier les éléments d'information à compléter et les précisions à apporter.

Les fichiers de forme devront être rendus disponibles par l'initiateur du projet pour permettre une analyse adéquate du projet. En lien avec les fichiers de forme, le Ministère réitère la demande que ceux-ci soient présentés sous le format « polygones » pour permettre une analyse adéquate (ex. : nouvelles constructions de voies ferrées, emprise du tracé, stations et gares terminales, gares de triage, aire d'étude, aires de construction et de travail, etc.). À plusieurs endroits dans l'étude d'impact, on réfère à

l'alternative 1B, pourtant dans le volume 2 - Cartes, aucune référence à ce tracé n'est disponible. Une carte pour identifier l'emplacement exact de cette alternative devrait être fournie.

Commentaires spécifiques relatifs à l'addenda 2

1. Section 3.3.1 – Grandes orientations de la CMM - p. 3-4

En conformité avec les exigences des lignes directrices de l'étude d'impact en ce qui a trait aux composantes biophysiques, le Ministère aimerait connaître les mesures prises par l'initiateur du projet pour respecter le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, notamment les mesures d'atténuation et de compensation envisagées.

2. Section 5.4.1. – Flore p. 5-46 à 5-59

Conformément à l'avis déjà déposé concernant la portion du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-Ville de Montréal : antenne Rive-Sud, il est demandé à l'initiateur de détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectares) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013). 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).

Les travaux prévus au secteur de la gare projetée de Pointe-Claire pourraient affecter plusieurs milieux naturels importants. Selon l'initiateur du projet, ce secteur comprend des espèces floristiques à statut précaire, des marécages arborescents, des boisés de type érablière à feuillus tolérants et intolérants, des milieux boisés en régénération ainsi que des friches herbacées et arbustives. Dans ce contexte, une évaluation des impacts de la mise en place des équipements sur ces milieux est requise ainsi qu'une évaluation de la valeur écologique des milieux naturels impactés. Enfin, il faut noter que le secteur de la gare projetée fait partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

3. Section 5.4.1.1.1 – Secteur Montréal p. 5-48

L'initiateur de projet énumère les essences d'arbres susceptibles d'être retrouvées dans l'aire d'étude élargie. Comme mentionné, les données ne sont pas présentées pour l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève et les villes liées de Dorval, Kirkland, Beaconsfield, Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Compte tenu de ce qui précède, l'initiateur du projet a-t-il l'intention de réaliser un inventaire afin de couvrir les zones où les données ne sont pas disponibles?

4. Section 5.4.2 – Flore à statut particulier p. 5-60

Concernant la mesure d'atténuation Bio7 du volume 3 - Annexes, au sujet de la compensation des pertes de végétation, l'initiateur du projet peut-il préciser ce qu'il entend proposer comme mesures d'atténuation des pertes de végétation? Est-ce que l'identification des espèces arborescentes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est prévue?

5. Section 5.4.3 – Espèces floristiques envahissantes p. 5-64-65

L'initiateur mentionne que des mesures de contrôle seront mises en place afin de limiter la propagation des espèces floristiques envahissantes. Il sera opportun de rendre disponibles aux ministères les informations ou le document afférant.

6. Section 5.4.5.1 – Écoterritoires et milieux humides p. 5-98 à 5-107

Selon l'initiateur du projet, l'aire d'étude du projet REM comporte quatre écoterritoires. D'est en ouest, ces écoterritoires sont la coulée verte du ruisseau Bertrand, les rapides du Cheval Blanc, le corridor forestier de L'Île-Bizard et le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. Ces écoterritoires regroupent des aires protégées ainsi que des milieux d'intérêt écologique à protéger (milieux humides, arbres centenaires, site patrimonial, écosystème forestier exceptionnel, refuge faunique, site d'intérêt faunique, etc.). Compte tenu de ce qui précède, ces territoires devraient être évités en priorité en raison de leur statut établi en vertu de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal. Pour plus d'information, l'initiateur du projet devrait contacter la Ville de Montréal à cet effet.

7. Annexe O Grille d'évaluation des impacts

Les impacts résiduels relatifs au changement de couvert végétal sont jugés non significatifs. L'initiateur du projet peut-il présenter la méthode utilisée pour en venir à cette conclusion? Le retrait de superficies boisées ou en régénération abritant potentiellement des essences rares ou des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées doit être considéré comme un impact significatif. Ce constat illustre l'importance de compléter les inventaires du couvert végétal (voir commentaires du MFFP sur les sections 5.4.1 et 5.4.2).

3. RECOMMANDATIONS

À la lumière du contenu du présent avis sur les éléments fauniques et forestiers, le Ministère pourra juger de la recevabilité de l'étude d'impact révisée lorsque les considérations soulevées dans l'avis seront prises en compte par l'initiateur du projet.

Le Ministère est disponible pour répondre à toute question concernant cet avis.

Compte tenu des enjeux biophysiques liés à la réalisation du projet et des possibilités pour l'initiateur de compléter les travaux d'inventaire de terrain ou de collecte de données, il pourrait être nécessaire de joindre les experts concernés au MFFP.

PERSONNES-RESSOURCES

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

M. Étienne Drouin

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

M^{me} Kateri Lescop-Sinclair

M. Hugues Rompré, ing.f.
Responsables des aspects forestiers
Direction générale du secteur métropolitain
Téléphone : 514 873-2140, postes 248 et 278

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-François Bergeron**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.



Le 9 mai 2016

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



Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 1^{er} avril 2016 concernant le projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal (3211-08-012).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), le projet est jugé recevable bien que des questions demeurent et que des renseignements, notamment en lien avec les inventaires fauniques, soient à fournir. Je vous invite à prendre connaissance de l'avis ci-joint qui permettra à l'initiateur de bonifier son projet.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-Simon Fortin, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

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

Le directeur,

Marcel Grenier

MG/JSF/lc

p. j. Avis du MFFP

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

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

V/R : 3211-08-012 – N/R : 20160412-7

1. CONTEXTE

À la lumière de l'information qui est contenu dans l'étude d'impact analysée, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) considère l'étude recevable, bien que des questions demeurent et que des renseignements, notamment en lien avec les inventaires fauniques, soient à fournir. Ci-après, sont inscrits des questions et des commentaires qui portent notamment sur la description du milieu biologique en matière de faune et de ses habitats, et concernant le volet forestier.

Ce projet de transport est composé d'une ligne de métro léger qui se déploiera de la Rive-Sud (au sud-est de l'intersection entre les autoroutes 30 et 10 et le centre-ville de Montréal (gare Bonaventure ou à proximité) avec un arrêt au 10-30, à la gare Panama de Brossard et à l'île des Sœurs (Verdun). La construction de la voie de chemin de fer affectera certains cours d'eau et habitats de la faune, des arbres devront être coupés pour la construction.

Il est à noter que l'initiateur du projet a déjà signifié au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) qu'un addenda sera déposé sous peu, étant donné l'ampleur prise par le projet récemment annoncé, et précisera certains aspects du projet. L'analyse présentée ci-dessous ne porte que sur les documents actuellement reçus.

2. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

En fonction du champ de compétence Faune du MFFP et au meilleur de sa connaissance, il est constaté que les éléments requis par la directive ont été traités. Toutefois, la description de la faune et de ses habitats, l'analyse des impacts et des mesures d'atténuation comportent certaines lacunes.

Commentaires généraux

Au niveau de plusieurs descripteurs du milieu d'implantation du projet, l'initiateur réfère à des annexes au rapport principal. Les références inscrites dans ce rapport ne correspondent souvent pas à l'annexe qui contient l'information recherchée. Il sera nécessaire de revoir complètement le référencement pour s'assurer de la correspondance entre les documents. Par exemple :

- section 5.3.1.2 Végétation aquatique et riveraine (p. 100) on réfère aux détails de la composition végétale de l'annexe C-1 alors que ce détail est à l'annexe D;
- section 5.3.2.3 Benthos, ichtyofaune, mulettes et habitats du poisson (p. 112), pour les détails sur les espèces et les périodes de reproduction, on réfère à l'annexe H alors que ces détails sont à l'annexe I.

Commentaires spécifiques

5. Description du milieu récepteur

5.3 Milieu biologique

- 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. L'initiateur peut-il corriger les feuillets de la carte 9, afin de bien représenter les différents types de milieux naturels?
- 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. Est-ce que l'initiateur peut fournir une copie pdf de ce rapport pour les fins de l'analyse?
- À la section 5.3.2.3 Benthos, ichtyofaune, mulettes et habitats du poisson (p. 112), l'initiateur mentionne 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. Est-ce que l'initiateur peut fournir une carte présentant ces zones?
- Toujours à la section 5.3.2.3 Benthos, ichtyofaune, mulettes et habitats du poisson, 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.

- Au tableau 5-16 (p. 128) qui présente les différentes aires protégées présentes 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.

5.4 Milieu humain

- À la section 5.4.4.4 Activités de chasse, pêche et piégeage (p. 188), les principaux points de pêche sportive sont présentés à la carte 14. La carte 14A ne présente aucun point de pêche à la pointe Nord de l'île des Sœurs. Des pêcheurs y sont régulièrement observés en été. Un point devrait être ajouté à cet endroit.
- À la section 5.4.4.4.2 Chasse et piégeage (p.188), il est à noter qu'une municipalité ne peut pas interdire la chasse. Elle peut toutefois règlementer la décharge d'arme à feu, par exemple.

6. Concept général et description des variantes

6.4 Stations et équipements connexes

- Dans les différents critères de conception et d'évaluation de la localisation des stations, stationnements et connexions intermodales pour le métro léger, les secteurs TOD (Transit-oriented development)¹ ainsi que l'accès rapide des usagers sont mentionnés. Également, le développement de la ville de Brossard et le principe premier assurant la rentabilité du projet, soit la plus-value foncière, sont évoqués. En tenant compte de ces différents éléments, la localisation de la station terminale de la Rive-Sud soulève certaines préoccupations face aux habitats fauniques présents au sud et à l'est du site et à leur importance régionale. Considérant l'importance de certains de ces habitats pour la rainette faux-grillon de l'Ouest et pour la connectivité des habitats fauniques régionaux, l'initiateur peut-il élaborer sur les questions suivantes :
 - quels sont les obstacles au dézonage de la zone agricole en périphérie de la station terminale de la Rive-Sud?
 - est-ce que le principe de développement TOD, présenté dans le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), pourrait forcer un certain développement de ces terres agricoles?
 - est-ce que la CDPQ prévoit une valorisation foncière des terrains agricoles entourant la station terminale de la Rive-Sud dans le calcul de la rentabilité du projet?
 - est-ce que des mesures peuvent être prises pour prévenir le changement de vocation de ces terrains de façon durable?

¹ Le concept américain de transit-oriented development (TOD) concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales destinées à favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage. (Wikipédia, 29 avril 2016).

7. Description du projet

7.2 Caractéristiques techniques

- À la section 7.2.5.2 Caténaire et mise à la terre (p. 269), l'initiateur présente le principe d'alimentation du métro léger, le caténaire. Est-ce qu'il existe, 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?

7.3 Activités de construction

- À la section 7.3.2.1.2 Pont ferroviaire île-des-Sœurs (p.319), les caractéristiques techniques liées à la construction du pont sont présentées :
 - est-ce que l'initiateur est 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.)? Si non, est-ce que ces détails pourront être fournis d'ici à 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?
 - l'initiateur peut-il 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 CA (certificat d'autorisation).

9. Analyse des impacts environnementaux

- Au tableau 9-1 (p. 341), l'initiateur ne note aucune interaction entre l'herpétofaune et les travaux d'excavation et de terrassement. Or, 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. L'initiateur peut-il expliquer ce choix ou corriger le tableau 9-1?
- Au tableau 9-2 (p. 343), l'initiateur attribue une valeur faible à la composante « Hydrographie, hydrologie et écoulement de l'eau de surface ». La justification présentée est davantage appuyée sur les impacts possibles du projet sur cette composante que sur la valeur de la composante elle-même. Considérant que l'hydrologie, notamment au niveau du chenal de l'île des Sœurs, est un des principaux facteurs définissant les caractéristiques des habitats fauniques aquatiques, la valeur faible apparaît injustifiée. L'initiateur peut-il revoir cette valeur ou apporter un justificatif plus approprié?

- Au tableau 9-2 (p. 345), l'initiateur attribue 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 établies par l'initiateur à la section 8.2.1.1, ce statut légal devrait conférer à l'habitat du poisson, une valeur « très grande ».

9.3 Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation

- Au tableau 9-3 :
 - les mesures d'atténuation P-3, B-21 et B-22 (et le dernier paragraphe de la section 9.4.2.3) traitent de la relocalisation du ruisseau des Prairies et prévoient de reproduire les caractéristiques du cours d'eau actuel. Dans les critères d'analyse des projets de déplacement de cours d'eau, le MDDELCC demande généralement que le déplacement du cours d'eau apporte un gain écologique, notamment au niveau des habitats fauniques. À cet effet, l'initiateur devra s'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;
 - certaines mesures d'atténuation réfèrent à Pêches et Océans Canada (ex. : MPO-5). À quel document ou à quelle numérotation réfèrent ces mesures d'atténuation?
 - 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. 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. L'initiateur devra modifier ces dates de restriction;
 - à la mesure d'atténuation B-30, l'initiateur s'engage à compenser la perte d'habitat du poisson selon les lignes directrices de Pêches et Océans Canada (MPO) et de faire approuver son 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;
 - à la composante 14 faune aviaire et habitat, l'initiateur évalue 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. 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. L'initiateur devra revoir son évaluation de l'impact pour cette composante;

- à la composante 18 Sites protégés ou d'intérêt, l'initiateur mentionne un impact possible sur la réserve du Bois-de-Brossard par l'apport possible de sédiments et de contaminants. Le Bois-de-Brossard étant situé en amont du site des travaux de construction et d'exploitation du SLR, il nous 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 susceptibles aux apports de matières en suspension, facteur pour lequel ils subissent déjà une pression importante;
- les mesures B-40 et B-41 concernent l'inventaire et la protection des moules à statut précaire. À notre avis, un inventaire de reconnaissance au niveau des moules d'eau douce (mulettes) est nécessaire en prévision des travaux du PFIDS (pont ferroviaire île-des-Sœurs). 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.

10. Évaluation des impacts cumulatifs

- Au tableau 10-2, les activités de démolition du pont temporaire de l'île des Sœurs et de construction du pont permanent de l'île des Sœurs nécessitent des aires de chantier qui nuisent et perturbent l'habitat de la couleuvre brune, les mêmes habitats qui seront perturbés par les travaux du PFIDS. L'initiateur devra ajuster le tableau.
- Au tableau 10.2 et à la section 10.2.5, l'initiateur 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.
- 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, comme le souligne l'initiateur à la section 10.2.6. L'initiateur du projet propose dans les sections 9, 10 et 12 du rapport d'étude d'impact, différentes approches pour assurer la pérennité de cette population. Certains ajustements à la vision de l'initiateur doivent être amenés :
 - à un certain point, l'initiateur propose 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 (Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles) 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 (ex. 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 (ex. : celle de la falaise Saint-Jacques, projet d'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;
 - l'initiateur prévoit 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. L'initiateur devrait s'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.

Autres documents attendus

Tel que spécifié par l'initiateur du projet à la section 9.5 Activités à compléter, 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.

Éléments forestiers

Commentaires généraux

1. Évaluation des pertes de superficies forestières

Le fait que la voie ferrée projetée s'inscrive dans l'emprise de l'autoroute 10 et sur le futur pont sur le Saint-Laurent, minimise les pertes forestières dues à sa construction. Une analyse complémentaire sera faite lorsque les nouveaux documents nous seront fournis et que nous sera connu le trajet hors terre à Montréal.

2. Fichiers de forme

Concernant les fichiers de forme, le Ministère réitère sa demande à l'effet que ceux-ci soient présentés pour tout le tracé sous le format « polygones » pour permettre une analyse adéquate du projet (ex. : emprise du tracé, stations terminales, aires d'études, chemins etc.). Nous souhaitons donc que tous les fichiers de forme les plus récents (ou à jour) soient rendus disponibles sous forme polygonale.

Commentaires spécifiques

5 Description du milieu récepteur

5.3 Description du milieu biologique

5.3.1 Flore

5.3.1.1 -Végétation terrestre - p. 95

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 Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et date de 2010, alors que celle fournie par l'initiateur du projet provient d'un portrait effectué en 2007. Une mise à jour de cette information s'avère donc nécessaire. De plus, il est nécessaire que soit fournie la donnée sur le couvert forestier de la municipalité de Brossard.

Dans le cadre de l'inventaire des plantes à statut particulier qui sera réalisé (réf. 5.3.1.5 – *Espèce floristique à statut particulier - p. 106*), 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.

5.3.1.5 – Espèce floristique à statut particulier - p. 106

Selon l'initiateur du projet, des occurrences documentées d'espèces floristiques à statut particulier se trouvent à l'intérieur de l'aire d'étude. Il s'agit du noyer cendré et du caryer ovale. À ce sujet, est-ce que des mesures d'atténuation particulières seront mises en place pour ces essences, outre le reboisement dans un ratio un pour un?

Comme annoncé au point précédent, il sera important que les résultats de l'inventaire des espèces floristiques à statut particulier nous soient rendus disponibles, étant donné que des arbres font partie des espèces inventoriées, avant que le MDDELCC ne se prononce sur son acceptabilité.

Section 5.3 – Attribution d'une valeur environnementale aux composantes du milieu récepteur - Tableau 9-2 - p. 364

Comme pour l'abattage des frênes sur le territoire de la ville de Montréal, le promoteur doit se référer au règlement relatif à l'abattage des frênes sur le territoire de la ville de Brossard. À ce sujet, veuillez-vous référer à la nouvelle réglementation (REG-348) pour la ville de Brossard afin de contrer la propagation de l'agrile du frêne.

9.3 Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation

L'évaluation des impacts environnementaux et les mesures d'atténuation ou d'optimisation associées sont présentées au Tableau 9-3.

Selon les lignes directrices en développement au Ministère 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 du projet de détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectare) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013)². 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).

Le secteur de la gare terminale sur la Rive-Sud, localisé à l'ouest de l'autoroute 10 et au sud de la 30, est celui où la plus grande proportion de perte forestière sera enregistrée. Le Ministère évalue que, concernant les Bois et corridor métropolitains, la gare terminale de la Rive-Sud affecte 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 leurs emprises et que 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

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

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 du projet 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 présenter.

10.2 Évaluation des effets cumulatifs

10.2.1 Identification des composantes valorisées de l'écosystème

Tableau 10-1 – Identification des impacts résiduels engendrés par le projet d'implantation du métro léger

Tel qu'indiqué au commentaire concernant 9.3 qui précède, selon les fichiers de forme fournis pour la gare terminale sur la Rive-Sud, un bois d'intérêt métropolitain serait affecté. Selon la CMM, ces bois revêtent une grande valeur en raison de leur rareté et de leur potentiel écologique et récréatif. Sachant cela, la perte de superficie dans les bois et corridors d'intérêt métropolitains devrait figurer dans ce tableau comme composante valorisée de l'écosystème.

PERSONNES-RESSOURCES

Toute question peut être adressée à :

M. Étienne Drouin

Responsable des aspects faune
Téléphone : 450 928-7608, poste 299

M. Hugues Rompré, ing.f., et M^{me} Kateri Lescop-Sinclair

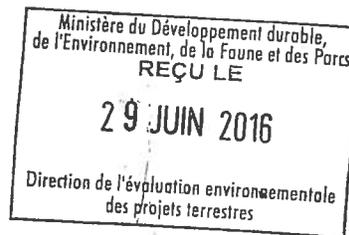
Responsables des aspects forestiers
Téléphone : 514 873-2140, postes 248 et 278

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-Simon Fortin**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.



Direction des inventaires et du Plan métropolitain

Le 27 juin 2016



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

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

Monsieur,

À la suite de l'analyse de recevabilité des documents complémentaires à l'étude d'impact du projet mentionné en objet, soit le document de réponses aux questions et commentaires ainsi que les addendas 1 et 2, nos conclusions sont à l'effet que certains éléments apparaissent incomplets. Le document annexé à la présente détaille les éléments d'information à compléter ou à préciser.

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

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

Le directeur,

Daniel Donais, ing., urb.

DD/LT/SG/ld

p.j.

N/Réf. : 20160413-43

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

Cette deuxième série de questions et commentaires du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) répond aux demandes d'analyse de recevabilité transmises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) les 19 mai 2016 et 2 juin 2016. Le document est présenté en trois parties, selon la table des matières de chaque document analysé.

**1. ADDENDA N°1 - ANTENNE RIVE-SUD (PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'AXE
A10/CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL)**

4.2.3 Réaménagement de la gare Centrale (p.15) :

Durant les travaux de réaménagement de la gare Centrale, quels seront les impacts sur le flux des déplacements actuels (trains de banlieue et régionaux) et quelles seront les mesures de mitigation mises en place pour assurer le service aux usagers ?

**2 ADDENDA N°2 – SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'OUEST-DE-L'ÎLE DE
MONTRÉAL, VIA L'AÉROPORT**

Commentaires généraux :

- Étant donné l'impact du projet sur l'ensemble de la mobilité de la région métropolitaine, il serait pertinent de présenter une vue d'ensemble et d'analyser les impacts de l'intégration du REM sur le réseau de transport métropolitain existant (collectif et routier) et projeté.
- Compte tenu que les besoins ne sont pas présentés, il est difficile d'établir que la solution proposée est la meilleure et d'évaluer les impacts sur l'ensemble de la mobilité. Le projet devrait améliorer l'accès au centre-ville de l'agglomération et à l'aéroport, mais l'étude d'impact ne documente pas beaucoup cet impact stratégique

CHAPITRE 2 MISE EN CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET :

2.3 Objectifs du projet (p. 2-7) :

Le promoteur devrait justifier :

- l'abandon de l'axe A-20 ;
- l'abandon de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, dans le contexte où l'emprise n'est plus partagée avec le transport ferroviaire de marchandises et qu'un doublement de voies était envisagé.

CHAPITRE 3 JUSTIFICATION DU PROJET :

3.1 Les orientations gouvernementales (p. 3-3) :

L'étude d'impact devrait spécifier que les politiques du gouvernement du Québec (mentionnées à cette section) concernent non seulement le transport collectif électrique comme une priorité,

23 juin 2016

mais également la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports durables (ex. objectif 7.1 de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et priorité 1 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques).

3.2 Les besoins en transport dans l'Ouest de l'île de Montréal (p.3-5):

- Pour les lignes de train de banlieue actuelles, la démonstration sur les capacités et profils de charge n'est pas suffisante. Le promoteur doit détailler le matériel roulant et le service offert actuellement sur chacune des lignes en précisant les profils de charge (montées/descentes à chaque gare, capacité assise/debout pour le train le plus bondé de l'heure de pointe, etc.).
- L'étude d'achalandage de Steer Davies Gleave (mars 2016) confirmant le dimensionnement du futur service, dont la navette aéroportuaire, devrait être rendue publique.

3.2.4.1 Transport routier (p.3-11):

- L'objectif de cette section vise à présenter les enjeux et problématiques particulières du transport routier dans l'ouest de l'île de Montréal. Il serait pertinent de revoir cette section en l'appuyant sur des données pertinentes en lien avec les problématiques de circulation du secteur.
- Enlever la figure 3.7 qui présente des chantiers réalisés en 2012; ceux-ci n'ont pas de lien avec le projet présenté.

3.2.4.2 Train de banlieue (p.3-13):

Le promoteur devrait démontrer que la limite de capacité à l'heure de pointe est atteinte pour les deux lignes de train de banlieue.

3.2.4.3 Croissance démographique et développement urbain (p.3-14):

Il y aurait lieu de tenir compte de la croissance démographique à l'ouest de l'île de Montréal ainsi qu'à Laval et plus au nord, celle-ci ayant une incidence sur la sollicitation des réseaux de transport.

3.4.2 Choix du mode électrique automatisé (p.3-19):

Étant donné la présence d'une ligne de train de banlieue électrique, le choix du mode SLR n'est pas clairement démontré comme étant le seul mode pouvant répondre aux besoins. Un comparatif entre les différents modes serait pertinent (capacités des équipements, fréquences de passage, capacité de répondre à la demande future).

3.4.3 Correspondance de la ligne de trains de banlieue de Mascouche à Ville-Mont-Royal (p.3-19):

La démonstration que la capacité est atteinte dans le tunnel Mont-Royal, en terme de nombre de trains de banlieue, est à faire.

CHAPITRE 4 DÉMARCHES D'INFORMATION ET DE CONSULTATION (p.4-1):

- Comme dans l'étude d'impact du corridor A-10, il y a peu d'informations sur les résultats des consultations.

CHAPITRE 5 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR :

5.1 Délimitation de l'aire d'étude (p. 5-1):

L'antenne Deux-Montagnes n'étant pas assujettie intégralement à la procédure d'évaluation environnementale, l'aire d'étude se limite aux nouvelles infrastructures ferroviaires. Or les travaux de reconversion du réseau jusqu'au centre-ville risquent de générer des problématiques

23 juin 2016

de bruit et de circulation routière qui ne sont pas évalués dans la présente étude d'impact. Le promoteur devrait-il traiter les impacts de cette section du REM dans le chapitre 10 Évaluation des impacts cumulatifs ? Sinon comment compte-t-il évaluer et atténuer ces impacts ?

5.5.1 Aire d'étude socio-économique (p. 5-108) :

Comme déjà mentionné, il serait également pertinent de considérer d'autres infrastructures de transport autoroutières non directement situées dans l'aire d'étude élargie : la portion de l'A-40 à l'ouest de Ste-Anne-de-Bellevue, l'A-20 et les 2 ponts qui rejoignent l'Ouest de l'île de Montréal (ponts de l'île-aux-Tourtes et pont Galipeau). La mobilité de tout le secteur Ouest doit être évaluée, car celle-ci sera impactée de près ou de loin par le projet (ex. habitudes de déplacements, impact de la circulation autoroutière vers le centre-ville).

5.5.11.1 Infrastructures de transport en construction ou à l'étude (p. 5-182) :

- Au-delà de l'énumération des travaux routiers présentés, quels seront leurs impacts sur le projet du REM ? Est-ce que les projets routiers énumérés vont devoir subir des ajustements en fonction du REM (ex. le projet de réfection du pont de l'île-aux-Tourtes, projet Turcot, etc.) ?
- P.5-183 : Corriger la mention «Autoroute 14, 20 et 720» par «Autoroute 15, 20 et 720».

CHAPITRE 6 CONCEPT GÉNÉRAL ET ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES DE RÉALISATION :

6.4.1 Localisation des stations (p. 6-6) :

L'étude d'impact devrait justifier la localisation de chaque nouvelle station.

6.4.3 Stationnements incitatifs (p. 6-8) :

Le promoteur prendra-t-il en compte le phénomène d'îlots de chaleur dans l'aménagement des gares, des 3 nouveaux stationnements incitatifs et du stationnement du terminal rive-sud ?

CHAPITRE 7 DESCRIPTION DU PROJET :

- Les aménagements des futures gares ne sont pas décrits. L'implantation des nouvelles gares impliquera le réaménagement d'intersections ou de routes à proximité de celles-ci. Il est donc impossible de se prononcer sur les liens piéton/cycliste/auto et bus ainsi que sur les enjeux de circulation, d'accessibilité, de coûts et de faisabilité.
- Le rapport mentionne que pour la ligne Deux-Montagnes les stationnements sont presque pleins et que les nouveaux utilisateurs devraient se rendre aux gares par d'autres moyens que l'auto. Il serait pertinent d'ajouter des stationnements vélo abrités pour attirer les résidents situés entre 1 et 5 kilomètres de la gare.
- Les vélos sont permis sur les trains actuels, le seront-ils toujours sur le REM ?

7.2.6 Antenne Ste-Anne de Bellevue et embranchement Doney (secteur 06) (p.7-29) :

- Pourquoi n'y-a-t-il pas de stationnement incitatif prévus aux gares Kirkland et des Sources ? Comment les résidents accèderont-ils aux gares ?
- À la gare A-13, il faudrait évaluer l'implantation d'un terminus d'autobus uniquement plutôt qu'un stationnement incitatif. Compte tenu de la proximité de l'autoroute 13 et du pont Louis-Bisson permettant un accès direct vers Laval, des problèmes de congestion et d'accessibilité en auto sont à prévoir. Un terminus d'autobus ainsi qu'une voie réservée sur l'A-13, permettraient d'éviter cette problématique.

23 juin 2016

7.2.8 Généralités – Matériel roulant (secteur 08) (p.7-37) :

Rappeler quels sont les objectifs de performance identifiés et les besoins d'achalandage prévus. Démontrer que le projet répond à la demande actuelle et projetée pour l'ensemble du REM.

7.3.5 Maintien de la circulation ferroviaire (p.7-57) :

L'étude devrait détailler l'impact sur l'ensemble du service aux usagers (temps de parcours, accessibilité aux gares, heures de service et autres impacts) durant la durée des travaux pour les usagers des trains des lignes Deux-Montagnes et Mascouche (aussi dans le chapitre 9).

7.4.1 Scénarios d'exploitation (p. 7-57):

- Comment a été déterminée l'offre de service ? Est-ce que la longueur et le temps du trajet à effectuer debout ont été considérés ?
- Quel sera le service offert en hors-pointe et les fins de semaine pour chacune des lignes du REM?

7.4.4 Tarification (p. 7-59):

- Est-ce que les nouveaux stationnements incitatifs seront tarifés ou seulement certains d'entre eux ?
- À quel moment le promoteur pense-t-il fournir l'information sur la tarification?

7.7 Estimation des coûts (p.7-60) :

Le promoteur devrait expliquer pourquoi les coûts d'acquisition, de la conversion de l'alimentation électrique et de la décontamination des sols sont exclus du coût global du projet évalué à 5,5 G\$.

CHAPITRE 9 ANALYSE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX :

9.3 Évaluation des impacts environnementaux (p.9-7) :

- Les principaux impacts évoqués concernent les infrastructures ou le milieu récepteur. Or, l'étude devrait également détailler les impacts sur la mobilité, l'aménagement aux abords des gares, et la qualité de vie des riverains. Eu égard aux usagers, l'impact de la mise en place du REM devrait être développé :
 - temps de transport; usagers gagnants, usagers perdants
 - nombre de correspondances
 - confort (places assises vs debout, température, ventilation, bruit, qualité de roulement, etc.
 - fiabilité et la ponctualité du service
 - information aux usagers
 - accessibilité des usagers aux lieux de travail, aux commerces aux institutions, etc.
 - consommation d'énergie, les émissions polluantes, les GES
 - dépenses en transport des usagers
- En phase de construction, quels sont les impacts sur le service prévu sur les lignes de train actuelles et quelles sont les mesures de gestion des impacts prévues ?

9.3.2.3.3 Transport ferroviaire (p.9-23) :

- Quels sont les impacts sur les clients actuels de l'antenne Doney pour la réception ou l'expédition des marchandises ?
- Quels seraient les impacts de l'arrêt du transport ferroviaire de marchandises sur l'antenne Doney sur le volume de camions sur les rues locales et l'A-40 ?

9.3.2.3.4 Circulation routière (p.9-23) :

- Le terminus prévu à Ste-Anne-de-Bellevue est implanté dans le cadran nord-est de l'échangeur Morgan/Ste-Marie. Considérant que ces 2 routes sont à 1 seule voie par direction et qu'un grand nombre de camions y circulent, quelles seront les mesures d'atténuation des impacts sur la sécurité routière et la circulation en ce qui concerne la cohabitation des divers usagers de la route ?
- Considérant les problématiques actuelles de circulation autour du centre Fairview et du terminus d'autobus de la STM à Pointe-Claire, la circulation additionnelle due à l'ajout des 1500 places de stationnement prévues à cette gare risque de dégrader davantage les conditions, engendrant ainsi des retards supplémentaires pour les lignes d'autobus. Quelles mesures d'atténuation sont prévues pour atténuer cette dégradation ?

9.3.2.3.5 Service de transport collectif (p.9-26) :

L'évaluation des impacts de la mise en place du REM sur les autres fournisseurs de transport collectif (AMT/RTM, STM, STL, RTL, CIT) doit prendre en compte les éléments de ressources humaines, matérielles (flotte et infrastructures : garages, abribus, etc.) et financières (revenus provenant des usagers, municipalités, gouvernement, autres). Quels seront les impacts sur leur consommation d'énergie et d'émissions de GES ?

9.3.3.1 Qualité de l'air (p.9-27) :

Figure 9-1 que signifient P&R et DM ?

9.3.3.3 Circulation routière (p. 9-29) :

- Est-ce que le promoteur s'engage à déposer avant les audiences publiques du BAPE, « l'étude d'achalandage plus précise permettant d'évaluer la réduction de la circulation routière » ?
- Le promoteur devrait mieux décrire les impacts sur la mobilité générale dans l'Ouest de l'île à la suite de la mise en service du REM, notamment sur la fluidité de circulation sur les autoroutes 13, 20, 40 et 520. Quels sont les pourcentages de transfert modal estimés auto-REM et bus-REM et quels seront les impacts sur la congestion actuelle et sur les émissions de GES ?
- Quelle est la provenance des usagers du REM ? Pour le nouveau tronçon de l'ouest, quelle sera la provenance des anciens usagers de la STM, de la ligne Vaudreuil-Dorion, combien d'anciens automobilistes ? etc.

CHAPITRE 10 ÉVALUATION DES IMPACTS CUMULATIFS :

10.5. Analyse des impacts cumulatifs (p.10-5):

- Les projets de transport en commun devraient également être présentés.
- Le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, projet de la ville de Montréal, ne prévoit pas d'échangeur avec accès direct à l'autoroute mais avec les voies de desserte de l'autoroute. Corriger l'information.
- Il n'y a pas de projet de prolongement de l'Autoroute 440 permettant de lier Laval à Montréal mais plutôt un projet de boulevard urbain de la ville de Montréal, dans l'emprise de l'A-440 entre le boulevard Gouin et le chemin Ste-Marie, sur l'île de Montréal. Corriger l'information.

CHAPITRE 11 DÉVELOPPEMENT DURABLE (p.11-1) :

23 juin 2016

Le REM est une opportunité unique d'en faire un projet porteur de mobilité durable. Le MTMDET suggère au promoteur d'expliquer en quoi le REM s'inscrit dans le concept de mobilité durable¹.

CHAPITRE 12 PLAN PRÉLIMINAIRE DES MESURES D'URGENCE :

12.2.4 Système de télécommunications (p.12-13) :

Les échanges du centre de contrôle avec les autres centres de gestion (STM, AMT, MTMDET, etc.) sont-ils prévus ?

¹ Pour plus de détail sur la définition de la mobilité durable :
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/Mission.aspx

12.2.6.2 Protection contre les incendies (p.12-14) :

Dans le tunnel Mont-Royal, on ne prévoit pas se conformer à la norme NFPA 130 : expliquer les différences entre la protection qui sera offerte et la protection prévue par la norme NFPA 130 et ses impacts.

ANNEXE N : ESTIMATION PRÉLIMINAIRE DES RÉDUCTIONS D'ÉMISSIONS DE GES :

Il serait pertinent de raffiner les hypothèses et réviser l'estimation en tenant compte du transfert modal, des modifications au réseau de rabattement, des modifications de la façon d'accéder au REM.

VOLUME 2 : CARTES

- Mettre à jour les cartes selon l'avancement du projet REM.

3. RÉPONSES AU PREMIER DOCUMENT DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES CONCERNANT L'ÉTUDE D'IMPACT DE L'AXE A10/CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

• R-4 (p.6) :

En l'absence de l'étude d'achalandage produite par Steer Davies Gleave en 2015, le MTMDET peut difficilement faire une évaluation adéquate du projet.

• R-18 (p.14), R-66 (p.30) et R-77 (p.38) :

Il y a un manque de contextualisation des données de projection démographique régionales face aux enjeux plutôt locaux soulevés dans les questions.

Le promoteur devrait utiliser les projections de ménages du plus récent scénario démographique de l'ISQ, en considérant l'horizon de mise en service du projet, et les nombres de ménages plutôt que des % de croissance de population dans la mesure où les questions portent sur le développement urbain. Également, il faut estimer les capacités d'accueil (nombre de logements pouvant être construits dans les espaces à développer) si on prétend que cette capacité est suffisante pour accueillir la croissance anticipée du nombre de ménages dans la région et le démontrer clairement.

Dans ses réponses, le promoteur devrait utiliser les orientations et choix d'aménagement des différentes autorités du territoire de la région de Montréal pour mieux cerner les problématiques évoqués dans les questions 18, 66 et 77.

Il existe toute une série de données (mouvements migratoires, données sur le navettage et le lieu de travail, temps de déplacement de Google Maps, etc.) qui permettrait d'enrichir les réponses faites par le promoteur et de mieux cerner les problématiques abordées. Le promoteur aurait intérêt à les utiliser.

En matière démographique, il vaudrait mieux utiliser les données officielles des projections démographiques pour illustrer certains points que de se référer à des éléments subjectifs de prospective. Ainsi, l'ISQ produit un scénario de référence, mais elle produit également un scénario faible et un scénario fort. Dans le scénario faible, le niveau de la migration internationale est moins élevé que dans le scénario de référence par exemple.

• R-22 (p.16) et R-44 (p.23) :

23 juin 2016

Étant donné que la CMM a identifié Chevrier comme TOD, quels seraient les aménagements (tunnel, stationnement) qui seront conservés dans l'éventualité d'une station dans ce secteur ? Quand est prévue l'implantation de la station Chevrier ?

- R-35 (p.19) :

Le promoteur identifie qu'une mesure possible pour évacuer les passagers du REM lors d'une panne consiste à les transférer dans des autobus positionnés sur les accotements extérieurs de l'A-10. La faisabilité de ces mesures a-t-elle été évaluée ? Cette mesure est-elle faisable dans la partie surélevée du REM au-dessus de la voie ferrée à Brossard ?

- R-57 (p.27) :

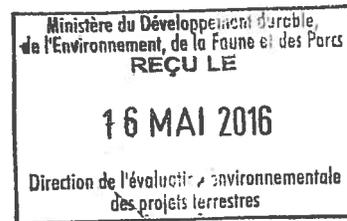
La réponse devrait être révisée puisque l'étude d'impact fait très peu mention des lieux culturels et de loisirs du DIX-30 qui génèrent beaucoup de déplacements et sont susceptibles d'attirer des déplacements provenant de Montréal. Il faudrait compléter cette section (5.4.4.6) en y ajoutant, par exemple, les salles de spectacles au DIX-30 (p. 189-191 de l'étude d'impact). Cette information est également importante pour prévoir des liens piéton et cycliste efficaces entre la station Du Quartier et le complexe commercial.

- R-59 (p.28) :

Pour se conformer à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (chapitre E-20.1), la prise en compte de l'accessibilité universelle ne doit pas se limiter au matériel roulant et aux infrastructures, mais concerner également les communications et le service à la clientèle. De plus les handicaps ne se limitent pas aux problèmes de motricité puisqu'il existe plusieurs types de déficiences reconnues qui doivent être prises en compte (auditives, visuelles, intellectuelles, de langage, etc.).

Direction des inventaires et du Plan métropolitain

Le 9 mai 2016



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

**Objet : Avis de recevabilité
Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de Montréal
V/Dossier : 3211-08-012**

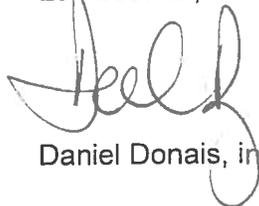
Monsieur,

À la suite de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné, nos conclusions sont à l'effet que l'évaluation des impacts sur certains aspects apparaît incomplète. Le document annexé à la présente détaille les éléments d'information à compléter ou à préciser.

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

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

Le directeur,



Daniel Donais, ing., urb.

DD/LT/GB/ld

p. j.

N/Réf. : 20160413-43

**Étude d'impact du projet de transport collectif entre la rive-sud et
le centre-ville de Montréal**
**Analyse de recevabilité du ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports**
Consultation interministérielle

Les commentaires ou questions ont été associés à la Table des matières de l'étude d'impact soumise pour analyse de recevabilité par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) le 1^{er} avril 2016.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX :

- Études complémentaires attendues par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) :
 - étude de circulation (avec impacts à court et moyen termes sur réseau de métro, de lignes de train de banlieue, d'autobus et les réseaux routiers et autoroutiers, les temps de parcours actuels et projetés par rapport aux déplacements par autobus);
 - étude des besoins actuels et des prévisions du transfert modal en faveur du système léger sur rail (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;
 - coûts plus détaillés quant aux impacts sur les ouvrages existants à modifier.

VOLUME 1 – RAPPORT PRINCIPAL :

Section 4 Démarche d'information et de consultation

- Les consultations sont présentées mais il y a peu d'information sur les résultats. L'étude dit toutefois 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 CDPQ Infra dans un addenda à l'étude d'impact, qui sera déposé avant le début des consultations publiques du BAPE (p. 34-35). Le promoteur devrait consulter, sans s'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).

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

Section 5 Description du milieu récepteur

- L'analyse des réseaux cyclables devrait être réalisée sous l'angle du transport utilitaire (intermodalité, desserte des terminus) plutôt que sous l'angle récréotouristique.
- La liste des principaux lieux culturels devrait être complétée sur la rive-sud en considération de l'achalandage.
- L'étude ne fait pas mention de l'emprise pour l'implantation d'une desserte aéroportuaire entre l'aéroport et le centre-ville dans l'échangeur Turcot² (p. 213).

Section 6 Concept général et description des variantes de réalisation

- Pourquoi l'aménagement d'une station dans l'arrondissement Sud-Ouest (secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown) n'a pas été considéré?
- Quelle est la fiabilité attendue du SLR?
- Un tracé aérien a déjà été proposé pour le territoire de Montréal en 2004 par l'Agence métropolitaine de transport (AMT); est-ce que cette solution a été considérée?
- Comment peut-on expliquer que le terminus Chevrier n'ait pas été retenu comme station terminale, alors que l'étude précédente de l'AMT (2004), retenait cette option pour y aménager la station terminale, un atelier-garage et un stationnement étagé? Le tunnel Chevrier aménagé sous la chaussée de l'A-10 pour permettre aux autobus de rejoindre la voie réservée au centre de l'A-10, à partir du terminus Chevrier, a été conçu pour permettre le passage d'un SLR.

Section 7 Description du projet

- 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'il dessert³. Le projet est-il assujéti à la Loi et comment va-t-il assurer un accès des personnes à mobilité réduite au SLR?
- La présence de stationnements vélos aux stations de métro léger n'est pas identifiée.
- Quel sera l'impact sur le plan des coûts pour les usagères et les usagers par rapport à la tarification actuelle?
- Quelles sont les contraintes anticipées sur le réseau routier et autoroutier en phase exploitation lorsque le métro léger se trouve contiguë à des voies de circulation routière : panne ou situation d'urgence, entretien des voies?

² <http://www.turcot.gouv.qc.ca/projet/description/caracteristiques/Pages/Transportcollectif.aspx>

³ Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports 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.

- Le gel-dégel devrait être considéré dans la section sur les Changements climatiques (p. 43-44) (voir aussi la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020⁴).

Section 9 Analyse des impacts environnementaux

- Les impacts pour la phase construction sont peu détaillés (impact sur les TC et autres modes de transport).

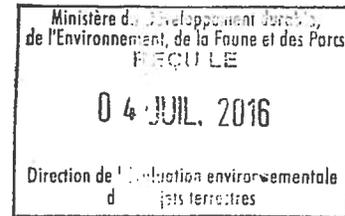
VOLUME 2 – CARTES :

- Au niveau de la représentation des éléments cartographiques, certaines cartes auraient avantage à être plus travaillées, la visibilité de certaines informations fait défaut car il y a trop de catégories. Il y a également des erreurs de représentations à corriger (exemple : cartes de végétation où la limite des feuillets cartographiques apparaît comme un élément du territoire).
- Étant donné le nombre élevé de cartes rassemblées dans ce volume de l'étude d'impact, il serait bénéfique pour la compréhension du lecteur de faire référence en début de chaque section du texte (volume 1) aux numéros de cartes associées.

Le 6 mai 2016

⁴ http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/plan_action/strategie-adaptation2013-2020.pdf

Québec, le 30 juin 2016



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

Objet : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10 / Centre-ville de Montréal - (dossier 3211-08-012)

Monsieur le Directeur,

Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance des réponses du promoteur concernant le dossier cité en rubrique, à la suite des questions et des commentaires que lui a soumis le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

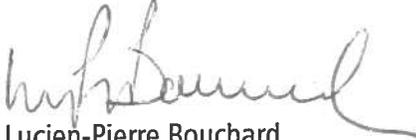
Selon son champ d'expertise, le SAA juge que l'initiateur de projet a répondu de manière adéquate aux questions qui lui ont été soumises. Par conséquent, il n'a pas d'autres commentaires particuliers concernant l'étude d'impact.

Par ailleurs, le SAA tient à rappeler que l'obligation de consulter les communautés autochtones dont les droits et intérêts pourraient être affectés par le projet incombe à la Couronne. Ainsi, ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, une telle obligation existe dans ce dossier.

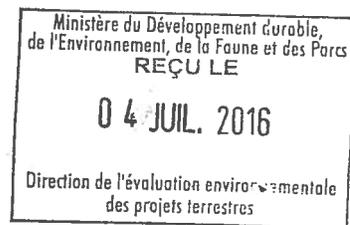
... 2

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

Le directeur général,



Lucien-Pierre Bouchard



Québec, le 30 juin 2016

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

**Objet : Réseau électrique métropolitain (REM) : consultation sur les addendas 1 et 2
(dossier 3211-08-012)**

Monsieur,

Les documents transmis pour analyse, le 19 mai 2016, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) au Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) ont été examinés afin de déterminer la recevabilité des addendas 1 et 2 de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur le Réseau électrique métropolitain.

Nous avons pris connaissance de l'addenda 1 et nous n'avons aucun commentaire à émettre sur ce document.

Après examen de la conformité de l'addenda 2 à la directive émise par le MDDELCC, il s'avère que le document ne répertorie pas les communautés autochtones situées à proximité. Or, la communauté mohawk de Kanesatake se trouve à environ 25 kilomètres de la station Deux-Montagnes. Aussi, malgré la directive indiquant que le promoteur doit documenter l'usage que font les communautés autochtones des différents éléments du milieu et des impacts potentiels du projet sur ces communautés, le cas échéant, ces informations ne se trouvent pas dans l'addenda 2.

... 2

Bien que le tracé se situe principalement en milieu urbain et utilise de nombreuses structures déjà existantes, il se pourrait que certains milieux naturels, hydrologiques notamment, puissent subir des effets significatifs du projet. Par exemple, puisque certains travaux s'effectueront sur les rivières des Prairies et des Mille-Îles, il serait pertinent d'évaluer si la zone d'étude est fréquentée par la communauté autochtone et si des impacts sont anticipés.

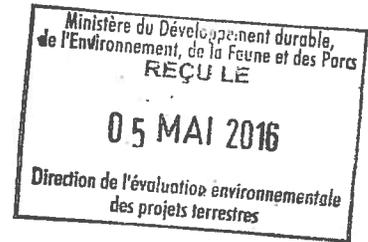
Finalement, il convient de rappeler que toutes les démarches de consultation que pourrait entreprendre l'initiateur auprès des Autochtones ne remplaceraient pas l'obligation de la Couronne de consulter les communautés autochtones dont les droits et intérêts pourraient être affectés par le projet. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, élaboré à cette fin, une telle obligation existe dans ce dossier.

Vous assurant de notre entière collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur général,



Lucien-Pierre Bouchard



Québec, le 4 mai 2016

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

Objet : Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal
(dossier 3211-08-012)

Monsieur,

Les documents transmis pour analyse, le 1^{er} avril 2016, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au Secrétariat aux affaires autochtones (SAA), ont été examinés afin de déterminer la recevabilité de l'étude d'impact liée au projet cité en objet.

À la suite de la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que la section « description du milieu humain » devrait recenser minimalement la présence de la communauté mohawk de Kahnawake et en dresser le profil. Malgré le fait que le promoteur mentionne à la page 59 que « les communautés autochtones concernées seront consultées par l'entremise de canaux privilégiés », il doit identifier qui fera l'objet de ces consultations.

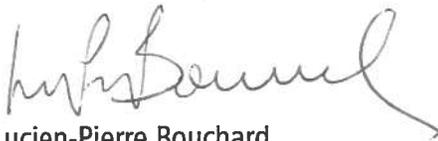
Cependant, il convient de rappeler que toutes les démarches de consultation que pourrait entreprendre l'initiateur auprès des Autochtones ne remplaceraient pas l'obligation de la Couronne de consulter les communautés autochtones dont les droits et intérêts pourraient être affectés par le projet.

... 2

Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, élaboré à cette fin, une telle obligation existe dans ce dossier.

Vous assurant de notre entière collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur général,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lucien-Pierre Bouchard', with a long, sweeping flourish extending to the right.

Lucien-Pierre Bouchard

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de la Direction de l'évaluation environnementale des
projets hydriques et industriels

DATE : 22 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain – Antenne Rive-Sud
(Dossier 3211-08-012)

MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE), le présent avis porte sur l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal par CDPQ Infra inc., une filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (ci-après nommée « l'initiateur »), en ce qui concerne les aspects sociaux.

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

- CDPQ Infra inc., Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ÉIE, Vol. 1 : Rapport principal (avril 2016);
- CDPQ Infra inc., Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ÉIE, Vol. 2 : Cartes (avril 2016);
- CDPQ Infra inc., Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ÉIE, Vol. 3 : Annexes (avril 2016);
- CDPQ Infra inc., Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ÉIE – Antenne Rive-Sud, Addenda no 1 (mai 2016);
- CDPQ Infra inc., Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, ÉIE – Antenne Rive-Sud, Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (RQC1) (juin 2016).

En regard de la directive émise en octobre 2014 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), quelques manques d'information importants ont été relevés dans la documentation déposée par l'initiateur et sont expliqués ci-après. Il s'agit de renseignements concernant : les démarches d'information et de consultation, l'accessibilité pour certaines catégories d'utilisateurs, les impacts et les retombées économiques du projet, les impacts sur l'environnement visuel, les démarches

...2

d'acquisition/relocalisation, les effets du projet sur l'offre en services de transport collectif et sur la circulation routière, la planification conjointe des projets en cours ou envisagés dans la zone d'étude, la gestion du bruit en phase de construction et le suivi sonore en phase d'exploitation, ainsi que l'évaluation de l'impact vibratoire du métro léger pour les secteurs sensibles situés à proximité du tracé. Pour chacun de ces éléments, notre avis formule des demandes auxquelles l'initiateur doit répondre et fournir des compléments d'information afin que l'ÉIE puisse être jugée recevable.

CHAPITRE 4 : DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

Commentaire général :

Ce chapitre présente un aperçu des consultations réalisées par l'initiateur lors de la phase de planification du projet et une liste des enjeux et préoccupations soulevés lors de rencontres ciblées avec les parties prenantes gouvernementales. Au moment de la production de l'ÉIE, près de 50 rencontres avec des ministères et agences gouvernementales avait déjà eu lieu, ainsi qu'une vingtaine de rencontres avec des villes, des sociétés de transport et d'autres organisations (ÉIE, Vol. 1, p. 26). L'initiateur mentionne en outre qu'un plan de consultation des parties prenantes a été adopté à l'été 2015 et mis en œuvre à partir de l'automne 2015.

Toutefois, des informations jugées sensibles devaient demeurer confidentielles jusqu'au dépôt de l'ÉIE afin d'éviter la spéculation foncière, ce qui a eu pour effet de limiter les possibilités de consulter certaines parties prenantes, dont le grand public, en amont de la planification du projet. L'initiateur a cependant énoncé son intention « [d']amorcer, dès avril 2016, des consultations élargies pour recueillir les préoccupations et commentaires de l'ensemble des parties prenantes concernées et intéressées, afin de répondre aux questions, discuter des enjeux et identifier conjointement des pistes de bonification du projet, dans la mesure du possible » (ÉIE, Vol. 1, p. 29). Puisque l'ÉIE a été déposée au MDDELCC en avril 2016, les résultats de ces consultations n'ont pu y être présentés, mais l'initiateur a décrit sommairement la démarche d'information et de consultation qu'il comptait mettre en œuvre et il s'est engagé à déposer un addenda pour présenter les activités réalisées, les enjeux et préoccupations recensés et leur prise en compte dans la planification du projet.

Comme il est clairement indiqué dans la directive transmise à l'initiateur, l'étude d'impact doit présenter les détails de la démarche de consultation effectuée (mécanismes d'invitation, types d'activités réalisées, dates et lieux des activités, responsables de la consultation, règles de procédure, nombre de participants et leur affiliation, etc.) et les résultats obtenus (questions, opinions et préoccupations exprimées), de même que les ajustements que l'initiateur aura pu apporter à son projet au cours de la phase de planification à la suite des commentaires du public, le cas échéant. Par conséquent, l'initiateur doit impérativement respecter son engagement à déposer ces renseignements au MDDELCC car ceux-ci seront nécessaires pour procéder à l'analyse environnementale du projet.

Questions et commentaires spécifiques :

4.3 Consultation élargie des parties prenantes

- Dans cette section, l'initiateur indique que « le dialogue amorcé par CDPQ Infra se poursuivra à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation » (ÉIE, Vol. 1, p. 29). Afin d'assurer une communication adéquate avec les communautés concernées par le projet et répondre aux plaintes et aux préoccupations suscitées par celui-ci, l'initiateur doit préciser quels mécanismes d'information et de consultation seront mis en place à cette fin lors de la phase de construction et de la phase d'exploitation du projet.

4.4 Canaux de communication

- Parmi les outils de communication mis en place par l'initiateur (ÉIE, Vol. 1, p. 33), est-il prévu de créer une ligne téléphonique dédiée à informer la population sur le projet, avec un représentant disponible pour répondre aux questions? Cette ligne téléphonique serait particulièrement utile aux personnes qui sont moins à l'aise avec l'utilisation d'outils informatiques.

4.5 Communication durant la phase de construction

- L'initiateur affirme que des comités de suivi seront formés lors de la phase de construction afin d'établir un canal de communication privilégié et ouvert avec les citoyens touchés par les travaux (ÉIE, Vol. 1, p. 34). Est-ce que ces comités seront maintenus durant la phase d'exploitation?

De plus, afin d'évaluer l'efficacité de cette mesure pour assurer une communication adéquate avec les communautés concernées par le projet et pour résoudre d'éventuels problèmes liés aux travaux de construction et aux diverses composantes du projet, l'initiateur doit fournir les renseignements suivants de façon préliminaire : nombre de comités, composition, mandat et objectifs, financement, fréquence des rencontres et modes de diffusion des comptes rendus de leurs activités.

CHAPITRE 5 : DESCRIPTION DU MILIEU RÉCÉPTEUR

Erratum :

- À la page 185 du rapport principal de l'ÉIE (section 5.4.3.14), remplacer « Carte 12 » par « Carte 13 » dans la phrase suivante : « Les services de sécurité publique dans l'aire d'étude sont représentés à la Carte 12. »

- À la page 185 du rapport principal de l'ÉIE (section 5.4.4), remplacer « Carte 12 » par « Carte 14 » dans la phrase suivante : « Leurs emplacements sont présentés à la Carte 12 et les sous-sections suivantes en font une description sommaire. »
- À la page 185 du rapport principal de l'ÉIE (section 5.4.4.1), remplacer « Carte 12 » par « Carte 14 » dans la phrase suivante : « Par ailleurs, deux jardins communautaires se trouvent dans cet arrondissement, soit les jardins Versailles et Georges-Vanier (voir Carte 12). »

CHAPITRE 7 : DESCRIPTION DU PROJET

7.2 Caractéristiques techniques

7.2.2.1.1 Conception des stations

- À la page 242 du rapport principal de l'ÉIE, il est mentionné que « la perception est réalisée sur l'honneur » et qu'aucun tourniquet ne sera aménagé entre les accès aux quais et l'extérieur. À la page 274, il est également indiqué que l'accès aux stations après validation du titre de transport ne sera pas contrôlé, mais que « des réservations seront prévues pour l'installation ultérieure de dispositifs permettant de contrôler les accès (tourniquets ou équivalent) ». Pourquoi l'installation de tels dispositifs de contrôle n'est-elle pas prévue dès la construction des stations? Est-ce que l'absence de dispositifs de contrôle signifie que des usagers pourraient accéder au métro léger sans avoir acheté de titre de transport?

7.2.2.2.2 Station du Quartier

- Telle que présentée dans cette section (ÉIE, Vol. 1, p. 248), la station du Quartier serait accessible aux usagers par un escalier dont l'entrée donnerait sur le nouveau boulevard du Quartier. Ce type d'aménagement nous apparaît inapproprié pour deux raisons : d'une part, il limite l'accès au métro léger pour les personnes à mobilité réduite, celles-ci ne pouvant utiliser l'escalier; d'autre part, cette configuration de l'accès à la station est susceptible d'entraîner la circulation d'un grand nombre de piétons sur le nouveau boulevard du Quartier et, par conséquent, d'accroître les risques d'accidents. Serait-il possible d'aménager un accès à la station du Quartier plus sécuritaire pour les piétons et plus facilement accessible aux personnes à mobilité réduite?
- La configuration de l'accès à la station du Quartier présentée dans l'ÉIE ne correspond pas à celle qui est présentée dans le document suivant (sur la diapo 16), accessible sur le site Web du projet : https://www.cdpqinfra.com/sites/all/files/document/document_portesouvertes.pdf

L'initiateur doit préciser si des changements ont été faits dans la conception de l'accès à cette station depuis le dépôt de l'ÉIE au MDDELCC en avril 2016. Le cas échéant, il doit fournir une description des éléments modifiés, incluant une représentation visuelle des aménagements prévus, conformément à la directive du MDDELCC.

7.2.4 Matériel roulant

- Est-ce que les voitures du métro léger seront conçues de manière à pouvoir accueillir les cyclistes qui désirent transporter leur vélo?
- Est-ce que les voitures du métro léger seront dotées d'espaces aménagés pour faciliter l'accès aux personnes transportant une poussette? (ex. : bancs escamotables)

7.4 Activités d'exploitation

7.4.2.1.2 Trottoir d'évacuation

- Est-ce que les trottoirs d'évacuation latéraux et centraux seront suffisamment larges pour permettre la circulation en fauteuil roulant pour les personnes à mobilité réduite?

CHAPITRE 9 : ANALYSE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

9.3 Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation

- À la page 365 du rapport principal de l'ÉIE, il est indiqué que l'opération et l'entretien du métro léger et de ses infrastructures entraîneront la création d'emplois lors de la phase d'exploitation, mais le nombre d'emplois ainsi créés n'est pas précisé. De plus, il n'y a aucune mention du nombre d'emplois qui seront créés en phase de construction. Tel qu'indiqué dans la directive transmise à l'initiateur de projet, l'ÉIE doit présenter une estimation de la main-d'œuvre requise lors des phases de construction et d'exploitation. Ces données sont essentielles à l'analyse de l'acceptabilité du projet sur le plan socioéconomique.
- L'ÉIE doit également présenter une évaluation des impacts et des retombées économiques du projet, soit les impacts potentiels sur la valeur des terres et des propriétés, les effets indirects sur le tourisme et sur le développement de services connexes et l'apport de revenus pour les différents paliers gouvernementaux, s'il y a lieu.
- L'ÉIE ne fait pas mention d'impacts potentiels sur le secteur résidentiel. Dans l'éventualité que l'acquisition (ou l'expropriation) de terrains résidentiels et la

relocalisation de certains résidants soient requises pour la réalisation du projet, l'ÉIE doit en faire mention. Le cas échéant, l'initiateur doit indiquer les lots visés, leur superficie et leur usage actuel et décrire les démarches d'acquisition/relocalisation entreprises ou à venir.

- La présence des infrastructures du projet et l'opération du métro léger risquent d'entraîner une modification importante de l'environnement visuel. L'ÉIE en fait mention brièvement dans la section 9.3 (ÉIE, Vol. 1, p. 374), sans toutefois présenter de simulations visuelles. L'initiateur doit fournir de telles simulations afin que nous puissions voir de quelle façon les diverses composantes du projet s'intégreront dans le paysage environnant tout en préservant sa qualité esthétique.

9.4 Impacts et enjeux d'intérêt ou préoccupants

9.4.3.1 Implantation en zone agricole

- Tel qu'indiqué dans cette section, l'implantation d'une station, d'un atelier-dépôt et d'un stationnement incitatif est incompatible avec la planification territoriale et la réglementation en vigueur dans le quadrant sud de l'échangeur A10/A30, situé en zone agricole (ÉIE, Vol. 1, p. 384). Est-ce que les arrondissements et les municipalités concernés ont manifesté une ouverture à modifier leurs outils d'aménagement du territoire et leurs règlements afin de permettre l'implantation des infrastructures du projet en zone agricole?

9.4.3.4 Perte ponctuelle de l'offre en services de transport collectif

- Cette section décrit les impacts sur l'offre en services de transport collectif qui seront occasionnés par le projet. En raison de l'élimination du stationnement Chevrier et du service express par autobus vers Montréal qui le dessert, près de 500 piétons et cyclistes devront parcourir plus d'un kilomètre supplémentaire pour se rendre aux futures stations Panama ou Du Quartier du métro léger. De plus, l'arrêt situé au débarcadère de la rue William dans le secteur de la Cité du Multimédia, actuellement desservi par les lignes d'autobus provenant de la Rive-Sud et utilisé par environ 2 000 usagers en période de pointe du matin, ne sera pas desservi par le métro léger. Il est indiqué que cette « perte de services pourra être compensée en collaboration avec les parties concernées, par la bonification du service offert par les réseaux locaux d'autobus, desservant l'actuel secteur de la station Chevrier et le secteur entre la station terminale Centre-ville, le Vieux-Montréal et la Cité du Multimédia » (ÉIE, Vol. 1, p. 386).

Considérant le caractère significatif de cet impact anticipé, notamment en raison du nombre élevé d'usagers concernés et des conséquences potentielles sur leurs déplacements, l'initiateur doit fournir davantage d'information sur la forme que prendra la collaboration avec les parties concernées. De quelle façon celle-ci sera-t-elle sollicitée? Est-ce que des rencontres seront organisées? Est-ce que tous les

usagers concernés auront la possibilité de donner leurs points de vue et leurs suggestions? L'initiateur devrait envisager l'utilisation de moyens de communication diversifiés pour rejoindre le plus d'usagers possible afin de bonifier son projet tout en répondant aux besoins des personnes directement touchées par les pertes de service en transport collectif, susceptibles d'être occasionnées par l'implantation du métro léger.

CHAPITRE 10 : ÉVALUATION DES IMPACTS CUMULATIFS

10.3 Autres considérations

10.3.1 Composantes sensibles en lien avec la qualité de vie

- Tel qu'indiqué dans le chapitre 10 du rapport principal de l'ÉIE, de nombreux projets routiers – dont certains sont considérables – ainsi que des projets de transport collectif et de développements résidentiels seront réalisés à court et moyen terme dans la zone d'étude. La réalisation de ces projets en simultané ou les uns à la suite des autres risque d'entraîner des impacts significatifs sur la qualité de vie de la population environnante en raison des nuisances subies (bruit, poussières, vibrations, entraves à la circulation, impacts visuels). Comme le mentionne à juste titre l'initiateur, « une planification judicieuse de ces projets est de mise afin d'éviter d'engendrer des impacts environnementaux cumulatifs importants » (ÉIE, Vol. 1, p. 406). Comment cette planification sera-t-elle mise en œuvre concrètement?

CHAPITRE 12 : SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

12.1 Programme de surveillance environnementale

- En ce qui concerne la gestion du bruit, un devis préliminaire de mesures applicables en phase de construction est proposé à l'Annexe M2 de l'ÉIE (Vol. 3). L'initiateur précise qu'avant le début des travaux, un programme détaillé de gestion du bruit devra être soumis par l'entrepreneur (ÉIE, Vol. 1, p. 438). Est-ce que ce programme détaillé correspondra, en tout ou en partie, au devis préliminaire proposé à l'Annexe M2?

ADDENDA NO 1 – MODIFICATIONS AU PROJET

4.1 Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation

- En raison des modifications apportées au tracé proposé à l'approche de la gare Centrale de Montréal, les bâtiments situés dans le quadrilatère formé par les rues Wellington/Ann/Brennan et l'autoroute Bonaventure devront être démolis (Addenda no 1, p. 7). Une garderie est située à cet endroit et il est prévu qu'elle

soit relocalisée. Compte tenu qu'il s'agit d'une composante sensible du milieu humain et que le réaménagement d'une garderie doit être planifié longtemps d'avance afin de limiter les inconvénients pour sa clientèle, l'initiateur doit indiquer si des discussions ont été entamées avec les administrateurs de cette garderie au sujet d'une éventuelle relocalisation et si les utilisateurs de cette garderie ont été informés de la situation.

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MDDELCC (RQC1)

- En réponse à la question QC-6, l'initiateur mentionne que le stationnement Chevrier attire actuellement 2 300 voitures durant la période de pointe du matin (RQC1, p. 8). Puisque ce stationnement sera éliminé advenant la réalisation du projet, ces voitures devront se diriger soit vers le stationnement incitatif de la station terminale Rive-Sud ou vers celui de la station Panama, ce qui risque d'augmenter le temps de déplacement des usagers concernés de façon plus ou moins importante en fonction de leur lieu de provenance. Afin d'évaluer adéquatement l'importance de cet impact potentiel, l'initiateur doit fournir des données sur l'origine des voitures qui utilisent présentement le stationnement Chevrier.
- En réponse à la question QC-54, l'initiateur affirme que « les raccordements des stations aux réseaux piétonniers et cyclables sont en cours d'analyse, et [que] ces informations seront disponibles à la fin juin 2016 pour discussions/validation avec les municipalités concernées » (RQC1, p. 27). L'initiateur doit présenter ces renseignements au MDDELCC aux fins de l'analyse environnementale du projet.
- En réponse à la question QC-62 concernant les risques de congestion au carrefour des autoroutes 10 et 30 en raison de la présence éventuelle d'un stationnement incitatif de 3 000 places à la station terminale Rive-Sud, l'initiateur indique qu'une étude d'impact sur la circulation est en cours de réalisation et que les résultats seront disponibles à la fin juin 2016 (RQC1, p. 29). Cette étude devra être déposée au MDDELCC en vue de l'analyse environnementale du projet.
- En réponse à la question QC-92, l'initiateur rapporte les recommandations d'une étude en ce qui a trait au suivi sonore en phase d'exploitation, mais il ne s'engage pas formellement à mettre en œuvre ces recommandations. Il est notamment recommandé qu'un suivi des niveaux sonores soit effectué un an, cinq ans et dix ans après la mise en service du métro léger et que des mesures d'atténuation supplémentaires soient mises en place si des dépassements sont constatés par rapport aux normes en vigueur (RQC1, p. 47). Est-ce que l'initiateur s'engage à suivre les recommandations de cette étude et à mettre en œuvre un programme de suivi des impacts sonores en phase d'exploitation?
- En réponse à la question QC-93 au sujet de l'impact potentiel des vibrations générées par le métro léger sur les secteurs sensibles situés à proximité du tracé,

l'initiateur mentionne qu'une modélisation de l'impact vibratoire est présentement en cours (RQC1, p. 48). Les résultats de cette modélisation devront être déposés au MDDELCC en vue de l'analyse environnementale du projet, car les vibrations pourraient constituer une nuisance importante pour les personnes résidant à proximité du tracé et nécessiter l'application de mesures d'atténuation.

CONCLUSION

Considérant qu'une part d'information manquante a été observée dans la documentation déposée jusqu'à présent au MDDELCC dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, l'ÉIE sera jugée recevable à l'égard des aspects sociaux à condition que l'initiateur de projet fournisse les renseignements demandés dans le présent avis ou s'engage à les fournir à l'étape de l'analyse environnementale.

Par ailleurs, dans l'ÉIE et les RQC1, l'initiateur s'est engagé à déposer plusieurs renseignements supplémentaires dans un addenda à venir et certains d'entre eux sont de grand intérêt en ce qui concerne l'analyse des aspects sociaux du projet. L'initiateur doit donc respecter son engagement à déposer les renseignements suivants au MDDELCC car ceux-ci seront nécessaires pour procéder à l'analyse environnementale du projet :

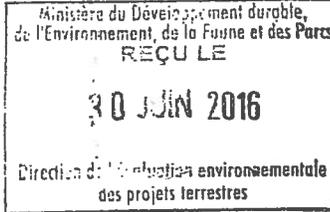
- les modifications apportées au projet depuis le dépôt de l'ÉIE et des Addendas nos 1 et 2 (engagement pris dans les RQC1, p. 15);
- le compte rendu des démarches d'information et de consultation réalisées ainsi qu'une description des résultats obtenus et des ajustements que l'initiateur aura pu apporter à son projet au cours de la phase de planification à la suite des commentaires du public, le cas échéant (engagement pris dans l'ÉIE, Vol. 1, p. 29);
- une carte représentant l'emplacement des projets majeurs en cours ou envisagés dans la zone d'étude, dont la liste se trouve à la section 5.4.8 du rapport principal de l'ÉIE (engagement pris dans les RQC1, p. 23);
- une description du profil de la communauté mohawk de Kahnawake et le compte rendu des consultations effectuées auprès de cette communauté (et de toute autre communauté autochtone concernée par le projet, s'il y a lieu) (engagement pris dans les RQC1, p. 26).

Karine Dubé

Karine Dubé, M.A. Anthropologie

Spécialiste en évaluation des impacts sociaux

Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI)



Note

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

DATE : Le 28 juin 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du « Réseau électrique métropolitain (REM) » projet connu préalablement sous le nom de « Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal » - Volet espèces floristiques menacées et vulnérables**

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

La présente donne suite à vos demandes d'avis du 19 mai et du 2 juin 2016 sur les réponses aux questions/commentaires déposées en juin 2016 pour le secteur Rive-Sud au centre-ville de Montréal et sur la recevabilité de l'étude d'impact pour le secteur ouest de l'île de Montréal déposée en mai 2016. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Réponses aux questions/commentaires secteur Rive-Sud – centre-ville de Montréal

La DEB considère le traitement de la question QC-123 satisfaisante. En effet, l'initiateur mentionne qu'il présentera les résultats des inventaires pour les EFMVS dans un rapport écologique et qu'il évaluera l'impact sur celles-ci. La DEB tient à préciser que l'initiateur devra évaluer l'impact sur les EFMVS pour l'ensemble du projet.

Recevabilité pour le secteur ouest de l'île de Montréal

1. RENSEIGNEMENTS FOURNIS

Sur la base de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2016), l'étude rapporte la mention de 45 espèces floristiques en situation

...2

précaire pour le secteur Montréal et 21 EFMVS pour le secteur Laval/Deux-Montagnes pour un total de 48 espèces différentes dont (vol. 1 : p. 5-61 – 5-63, vol. 3 : annexes C, F) :

1. l'érable noir (*Acer nigrum*), une espèce désignée vulnérable dont une occurrence est située à proximité de l'autoroute 40 entre Baie d'Urfé et Beaconsfield, de rang de priorité S2 pour la conservation, présente dans les forêts feuillues et mixtes sur un substrat calcaire, de marbre ou de dolomie;
2. la Véronique mouron-d'eau (*Veronica anagallis-aquatica*), une espèce susceptible d'être désignée dont une occurrence est située à proximité de l'autoroute 40 entre Baie d'Urfé et Beaconsfield, de rang S2, qui colonise le bas des rivages boueux de rivières ou de ruisseaux, les marécages, les marais, les eaux peu profondes, les fossés et les canaux de drainage.

L'initiateur du projet a réalisé des visites d'observation générale les 13, 14 et 15 avril 2016 et aucune EFMVS n'a été observée à ce moment. La réalisation d'inventaires complémentaires est prévue pour l'été 2016 (vol. 3 : annexe I).

2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES EFMVS

L'étude présente le tableau des impacts appréhendés identifiant les impacts probables entre les EFMVS et les activités de la phase de construction. Ceux-ci seront principalement causés par le déboisement, le défrichage, la préparation du site, l'excavation et le terrassement. L'initiateur accorde une grande valeur aux EFMVS en raison de leur protection légale et qualifie les impacts résiduels sur la composante de non significatif. L'initiateur du projet justifie cette analyse par l'application d'une mesure d'atténuation et que le projet est localisé dans les emprises routières ou ferroviaires existantes (Vol. 1 : p. 9-1 – 9-16; Vol. 3 : annexe O).

3. MESURE D'ATTÉNUATION COURANTE ET PARTICULIÈRE

Plusieurs mesures d'atténuation sont prévues pour les composantes biologiques (baliser, déboiser au minimum, végétaliser, etc.) de même que pour les EFMVS dont (Vol. 3 : annexe I) :

- réaliser des inventaires de EFMVS à une période propice et déposer un rapport préalablement à la demande de certificat d'autorisation (n° B-36);
- protéger toute EFMVS localisée à moins de 50 m de la limite des travaux soit en balisant la population en utilisant un rayon de 2 m ou en la transplantant dans un habitat propice (n° B-37);
- déplacer dans un habitat propice les spécimens de plantes à statut ne pouvant être épargnés par les travaux (n° B-38).

Concernant les mesures B-37 et B-38, la DEB considère que le libellé de ces mesures devrait être plus général en indiquant que des mesures d'atténuation adéquates seront appliquées et approuvées préalablement par la DEB.

CONCLUSION

Après analyse, la DEB considère l'étude d'impact recevable et demande à l'initiateur de fournir les informations suivantes aux étapes subséquentes de l'analyse environnementale :

- transmettre le rapport à la DEB 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, les données de terrain (incluant si possible un fichier de forme *-shapefile*);
- acheminer l'étude réalisée en 2012 par CIMA+
- évaluer l'impact de **l'ensemble du projet** sur EFMVS et proposer diverses mesures d'atténuation qui devront être approuvées par la DEB. 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, l'initiateur doit identifier les mesures d'atténuation et, ou, de compensation retenues, déposer un calendrier de réalisation ainsi qu'un programme de suivi environnemental conforme au Guide¹ recommandé. L'initiateur doit 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.

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

Le directeur,



Jean-Pierre Laniel

JPL/NH/se

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

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

DATE : Le 28 juin 2016

OBJET : **Deuxième avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du
« Projet de transport collectif dans l'axe A-10/centre-ville de
Montréal » — Volet espèces exotiques envahissantes**

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

Cet avis porte sur l'analyse des réponses aux questions et commentaires, ainsi que sur les addendas 1 et 2 déposées par la firme CIMA + pour le compte CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, portant sur le projet cité en objet. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) traitent de la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet.

La DEB réitère sa position disant que l'étude d'impact du projet de réseau électrique métropolitain est recevable.

Toutefois, en ce qui concerne les modifications au projet (addenda 1), la DEB demande à l'initiateur d'appliquer les mêmes mesures d'atténuation que celles proposées dans l'étude d'impact. De plus, les mesures d'atténuation proposées pour la portion Ouest-de-l'île via l'aéroport du projet doivent être bonifiées. Il est demandé à l'initiateur de procéder au nettoyage de la machinerie excavatrice avant son arrivée sur les sites des travaux pour éliminer les fragments de plantes, la boue et les animaux. De plus, le suivi environnemental proposé pour les EEE ne doit pas s'appliquer qu'au roseau commun (*Phragmites australis*), mais à l'ensemble des EEE.

Il est demandé à l'initiateur de transmettre dès maintenant les fichiers de formes des EEE observées jusqu'à présent, ainsi que les résultats d'inventaires lorsqu'ils seront disponibles.

...2

La DEB considère l'étude d'impact et les addendas recevables à l'égard de la prévention de l'introduction et de la propagation des EEE lors des travaux projetés.

Pour toute information additionnelle, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Simard au 418-521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : isabelle.simard@mddelcc.gouv.qc.ca.

Le directeur,

Monte-forte pour JPL.

Jean-Pierre Laniel

JPL/IS/se



Note

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

DATE : Le 28 juin 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de
« Réseau électrique métropolitain (REM) / Addendas 1 et 2 et
réponses à la série 1 de questions et commentaires » —
Volet milieux humides**

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

La présente donne suite à vos demandes des 19 mai et 2 juin 2016 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné concernant les addendas 1 et 2, puis les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/centre-ville de Montréal. Vous trouverez ci-dessous les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) qui portent uniquement sur le volet milieux humides.

Analyse des addendas 1 et 2

La DEB n'a aucun commentaire concernant l'addenda 1 puisque la composante Milieux humides n'y est pas abordée.

L'addenda 2 présente une information sommaire sur les milieux humides, issue des données existantes et de visites ponctuelles printanières au terrain pour certains secteurs spécifiques de la zone d'étude.

Données consultées et cartographie existante des milieux humides

En ce qui concerne les milieux humides, la zone d'étude élargie devrait être agrandie pour inclure le tracé depuis le terminus de Deux-Montagnes jusqu'à Roxboro et inclure également le tronçon est, de Saraguay vers le Mont-Royal. Cet agrandissement est nécessaire afin de considérer dans l'analyse les impacts directs et indirects sur les milieux humides du reste des tracés proposés pour le REM (effets cumulatifs associés aux tronçons non soumis à l'article 31.5 de la LQE).

...2

Les milieux humides identifiés à la carte 13 du volume 2 de l'étude d'impact correspondent aux données disponibles au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

La DEB souhaiterait obtenir des précisions concernant la source exacte de la carte consultée pour déterminer les milieux humides potentiels dans la zone d'étude élargie du projet (Données sur la conservation des milieux humides pour la CMM fournies par Canards Illimités Canada (CIC), page 5-46 de l'étude). La DEB demande de préciser si cette carte correspond à la carte interactive des milieux humides du territoire de la CMM disponible sur le site Internet de Canards Illimités Canada.

L'étude mentionne la consultation du document suivant « *Rapport de caractérisation écologique produit par CIMA+ pour Aéroport de Montréal pour le projet Système léger sur rail (SLR) de l'Ouest – Service aérotrain et métro de surface (2012)* » et les informations provenant de CIC, 2016 pour les secteurs de Montréal et Laval/Deux-Montagnes. Cette dernière référence est absente de la bibliographie. La DEB souhaite également consulter ces documents afin d'assurer une analyse complète de la composante Milieux humides.

Inventaires, caractérisation, cartographie et valeur écologique

L'addenda 2 mentionne que des inventaires de caractérisation seront réalisés au cours de la saison de végétation 2016 pour compléter le portait pour les milieux humides de la zone d'influence des travaux. Cet addenda mentionne également que la valeur écologique de ces milieux sera évaluée à la suite de ces inventaires. Avant que la DEB se prononce sur l'acceptabilité du projet, les informations suivantes devront être transmises dans un rapport de caractérisation ou ajoutées à l'étude d'impact :

- Date des inventaires, localisation des placettes, noms et compétences des personnes ayant réalisé ces inventaires;
- Méthodologie d'inventaire et les résultats par secteur (types d'association végétale, superficie totale et par type d'association végétale, cartographie par secteur, fiches de terrain pour chaque placette avec liste d'espèces floristiques et recouvrement, caractéristiques du sol, photos et autres informations pertinentes, tel que le suggère l'annexe 5 de Bazoge *et al.*, 2015);
- La méthodologie pour l'établissement de la valeur écologique des milieux humides, la grille d'application de la méthode pour chaque milieu humide de la zone d'étude et une cartographie présentant les résultats.

Analyse de l'impact, choix de la variante et plan de compensation

L'analyse de l'impact et les mesures d'atténuation devront être ajustées suite à la compilation des résultats des inventaires pour les milieux humides présents dans l'aire d'influence des travaux, en fonction de l'agrandissement de la zone d'étude élargie et en incluant le tronçon de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal, en considérant les impacts directs, indirects et cumulatifs du projet (analyse du projet en son entier).

L'initiateur du projet devra fournir les superficies totales de milieux humides (par type d'association végétale) dans la zone d'étude élargie et la zone d'étude d'influence des travaux, les superficies détruites et les superficies résiduelles pour chacun d'eux (par type d'association végétale). Il pourra également mettre en perspective l'importance des impacts dans le contexte de l'ensemble de la zone d'étude élargie.

Selon les informations disponibles actuellement, la DEB considère l'option de tracé 1A préférable à l'option 2 dans le secteur de l'aéroport de Montréal pour ce qui est de la composante Milieux humides, puisque ce tracé permet d'éviter davantage de milieux humides visés par un projet de conservation.

Un plan de compensation préliminaire devra être présenté pour l'étape de l'acceptabilité et devra inclure le projet de transport collectif (A10/centre-ville de Montréal). Ce dernier pourra être bonifié en cours d'analyse en collaboration avec le MDDELCC. Pour ce faire, la DEB encourage l'initiateur du projet à identifier les possibilités de compensation qu'il souhaite proposer. Le plan de compensation permet une mise en contexte de l'importance des pertes en milieux humides à compenser en fonction des efforts d'éviter et d'atténuer les impacts du projet. Les projets de compensation proposés doivent permettre de compenser en fonction et en valeur les pertes et les perturbations des milieux humides provoqués par le projet.

En plus des options de compensation envisagées, ce plan devra faire état des échéanciers prévisionnels et des mesures de suivi des mesures compensatoires. Les coûts préliminaires devront être évalués pour la compensation. Un exemple de table des matières présentant les paramètres que pourrait contenir ce document est suggéré en annexe. 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.

La DEB considère les addendas 1 et 2 de l'étude d'impact du projet de REM recevable si les informations manquantes sont fournies pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité.

Analyse des réponses à la première série de questions et commentaires

La méthodologie utilisée pour l'étape de la photo-interprétation a été bonifiée dans la réponse de la question 144. La DEB souhaite recevoir une précision concernant le moyen utilisé pour faire les observations (visuel en deux dimensions ou si un stéréoscope ou un logiciel d'analyse spatiale ont été utilisés pour compléter le travail d'analyse en trois dimensions). Les observations possibles en deux dimensions demeurent limitées comparativement à l'exercice effectué en trois dimensions. Les inventaires terrain permettront de valider le travail de photo-interprétation pour la zone d'influence du projet.

En ce qui concerne l'organisation et la disponibilité de certaines informations pour les milieux humides (herbiers aquatiques et les étangs traités à la section milieux humides, méthodologie d'inventaire, données fournies dans les tableaux en annexe, photographies des milieux humides, valeur écologique, etc.), la DEB se prononcera sur ces aspects à la suite de la réception de l'addenda 3, du rapport de caractérisation du milieu naturel et du rapport d'étape.

À la question 138, la DEB souligne la possible existence de deux zones d'étude différentes dans le rapport principal de l'étude d'impact : zone d'étude élargie et zone d'étude locale. La DEB souhaite des précisions concernant la zone d'étude appliquée aux milieux humides et les limites exactes de la zone d'étude locale. En complément d'informations, vous trouverez en pièce jointe la carte des milieux humides détaillés produite par CIC et le MDDELCC pour le tronçon au sud du Fleuve.

Les mesures d'atténuation B-11 et B-15, telles que reformulées dans la réponse à la question 135 sont considérées comme adéquate.

Les Programmes de suivi environnemental spécifiques à la compensation pour les pertes résiduelles de milieux humides pourront être ajoutés au Plan de compensation, tout comme les mesures d'atténuation pertinentes à cette composante. Ceux-ci pourront être adaptés à la réalité du ou des projets de compensation qui seront préparés en collaboration avec le MDDELCC.

La DEB considère la plupart des réponses à la première série de question de l'étude d'impact du projet recevable dans la mesure où les informations manquantes nous soient fournies pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité.

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

Le directeur,

Handwritten signature in black ink that reads "Jean-Pierre Laniel pour SPL".

Jean-Pierre Laniel

JPL/CB/se

p. j. (2)

Plan de compensation

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	
RÉSUMÉ	
1	PROJET OU ACTIVITÉ
1.1	Localisation.....
1.2	Description des activités ou du projet.....
2	MILIEU RÉCEPTEUR
2.1	Description des milieux naturels impactés
2.1.1	Méthodologie
2.1.1.1	Base de données consultées
2.1.1.2	Inventaire au terrain.....
2.1.1.3	Valeur écologique.....
2.1.2	Résultats.....
2.1.2.1	Description des milieux terrestres
2.1.2.2	Description des milieux humides.....
2.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
2.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés
2.1.2.5	Valeur écologique.....
2.1.2.6	Perturbations du milieu (espèces exotiques envahissantes, fragmentation, nature du milieu en périphérie (1,5 km), etc.).....
2.2	Nature de l'impact résiduel à compenser
2.2.1	Superficies perdues.....
2.2.2	Biodiversité - Espèces détruites ou déplacées
2.2.3	Fonctions écologiques affectées ou perdues.....
DESCRIPTION DES PROJETS DE COMPENSATION	
3	PROJET DE RESTAURATION / CRÉATION / AMÉLIORATION.....
3.1	Description du site de compensation
3.1.1	Méthodologie.....
3.1.1.1	Base de données consultées
3.1.1.2	Inventaire au terrain.....
3.1.1.3	Valeur écologique.....
3.1.2	Résultats.....
3.1.2.1	Description des milieux terrestres
3.1.2.2	Description des milieux humides.....
3.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
3.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés
3.1.2.5	Valeur écologique.....
3.2	Description de la mesure de compensation
3.2.1	Concept d'aménagement compensatoire.....
3.2.1.1	Caractéristiques recherchées.....
3.2.1.2	Concept proposé
3.2.1.3	Adéquation de la mesure de compensation
3.2.2	Mise en place de l'aménagement compensatoire.....
3.2.2.1	Travaux préparatoires
3.2.2.2	Plantation d'arbres.....
3.2.2.3	Plantation d'arbustes.....

	3.2.2.4	Mise en place d'herbacées.....
	3.2.2.5	Suivi.....
	3.2.2.6	Ventilation du budget alloué au projet.....
	3.2.2.7	Échéancier du projet.....
3.3		Protection du site.....
	3.3.1	Description du projet de conservation.....
	3.3.2	Nature des engagements de conservation.....
	3.3.2.1	Acquisition du terrain pour conservation.....
	3.3.2.2	Servitudes.....
4		PROJET DE PROTECTION DE MILIEUX NATURELS (en dernier recours).....
4.1		Description du site de compensation.....
	4.1.1	Méthodologie.....
	4.1.1.1	Base de données consultées.....
	4.1.1.2	Inventaire au terrain.....
	4.1.1.3	Valeur écologique.....
	4.1.2	Résultats.....
	4.1.2.1	Description des milieux terrestres.....
	4.1.2.2	Description des milieux humides.....
	4.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
	4.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés.....
	4.1.2.5	Valeur écologique.....
4.2		Protection du site.....
	4.2.1	Description du projet de conservation.....
	4.2.2	Nature des engagements de conservation.....
	4.2.2.1	Acquisition du terrain pour conservation.....
	4.2.2.2	Servitudes.....
5		CONCLUSION.....
		RÉFÉRENCES.....

ANNEXES

- Annexe A Plan de terrassement
- Annexe B Budget
- Annexe C Échéancier

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Espèces d'arbres à planter dans le MH.....
- Tableau 2 : Espèces d'arbustes à planter dans le MH.....
- Tableau 3 : Herbacées à planter dans le MH.....

LISTE DES CARTES

- Carte 1 : Contexte régional.....
- Carte 2 : Milieu récepteur.....
- Carte 3 : Site de compensation.....
- Carte 4 : Aménagement compensatoire.....
- Carte 5 : Site de compensation.....

Milieux humides détaillés - Transport collectif Montréal_A10
 EIE 572



- Districts écologiques
 ■ Milieux humides détaillés
 ■ Eau peu profonde
 ■ Inondation
 ■ Aqueduc
 ■ Prairie humide
 ■ Troucure ouverte (riv. / étang / marais)
 ■ Troucure ouverte (riv. / étang / marais)
 ■ Troucure ouverte (riv. / étang / marais)
 ■ Troucure ouverte (riv. / étang / marais)

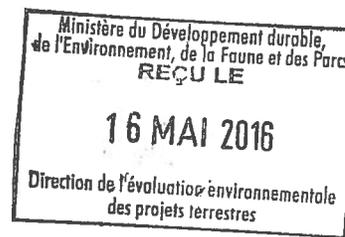
Echelle : 1 / 45 000



Sources / des données :
 Atlas de géomatique
 © Gouvernement du Québec, 2016



Préparé par:
 Charles Boachard
 Direction de l'expertise en biodiversité
 2016-05-22



Note

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

DATE : Le 12 mai 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du « Projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le Centre-ville de Montréal » – Volet espèces floristiques menacées et vulnérables**

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

La présente donne suite à votre demande d'avis du 1^{er} avril 2016 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné déposée en avril 2016 par « CIMA+s.e.n.c. » et transmise par l'initiateur du projet la « Caisse de dépôt et de placement du Québec ». Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

1. RENSEIGNEMENTS FOURNIS

Sur la base de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2014 et 2016), l'étude rapporte la mention de 33 espèces floristiques en situation précaire dont le rayon de localisation correspond à la zone d'étude. La présence de cinq EFMVS s'avère confirmée à l'intérieur de celle-ci, dont (Vol. 1 : p. 94, 104-106, annexe F1) :

1. le lycope rude (*Lycopus asper*), une espèce susceptible d'être désignée, de rang de priorité S2 pour la conservation, d'observation estivale tardive, qui croît principalement dans les milieux humides riverains, les prairies et le littoral supérieur du fleuve Saint-Laurent;
2. le podophylle pelté (*Podophyllum peltatum*), une espèce désignée menacée, de rang S2, d'observation printanière ou estivale, qui colonise les forêts de feuillus et les terrains urbains.

...2

L'initiateur du projet a utilisé plusieurs études afin de caractériser les EFMVS présentes dans la zone d'étude. La réalisation d'inventaires complémentaires est prévue pour l'été 2016 (Vol. 1 : p. 94-102, 361).

2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES EFMVS

L'étude présente la matrice des interrelations identifiant les impacts probables entre les EFMVS et les activités de la phase de construction et d'exploitation. Ceux-ci seront principalement causés par l'installation des aires de travail et des chemins d'accès, le déboisement, l'excavation, l'aménagement de fossés, etc. L'initiateur accorde une grande valeur aux EFMVS mais n'a pas évalué l'impact du projet sur celles-ci considérant que des inventaires complémentaires seront réalisés (Vol. 1 : p. 341, 345).

3. MESURE D'ATTÉNUATION COURANTE ET PARTICULIÈRE

Plusieurs mesures d'atténuation sont prévues pour la végétation terrestre, riveraine et aquatique (baliser, déboiser au minimum, végétaliser, etc.) de même que pour les EFMVS dont (Vol. 1 : p. 356-358, 361) :

- réaliser des inventaires de EFMVS à une période propice et déposer un rapport préalablement à la demande de certificat d'autorisation (N° B-38);
- protéger toute EFMVS localisée à moins de 50 m de la limite des travaux soit en balisant la population en utilisant un rayon de 2 m ou en la transplantant dans un habitat propice (N° B-39).

Concernant la mesure B-39, la DEB considère que le libellé de la mesure devrait être plus général en indiquant que des mesures d'atténuation adéquates seront appliquées et approuvées préalablement par la DEB.

CONCLUSION

Après analyse, la DEB considère l'étude d'impact recevable et demande à l'initiateur de fournir les informations suivantes 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 la DEB. Transmettre le rapport à la DEB 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, 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 la DEB. 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, l'initiateur doit identifier les mesures d'atténuation et, ou, de compensation retenues, déposer un calendrier de réalisation ainsi qu'un programme de suivi environnemental conforme au Guide¹ recommandé. L'initiateur doit 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.

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



LC/NH/se

Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles

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.



Note

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

DATE : Le 12 mai 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du « Projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le Centre-ville de Montréal » — Volet espèces exotiques envahissantes**

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

Cet avis concerne la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement déposée par la firme CIMA + en avril 2016 pour le compte CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, portant sur le projet cité en objet. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) traitent de la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet.

L'initiateur propose de nombreuses mesures qui permettront de limiter l'introduction et la propagation de EEE lors des travaux projetés, notamment procéder à la détection des EEE, nettoyer la machinerie avant le début des travaux et si elle est utilisée dans des secteurs touchés par des EEE, éliminer les déblais touchés contenant des EEE, utiliser du matériel de remblai non touché par des EEE, effectuer un suivi et un contrôle annuel sur une période de deux ans des EEE qui s'établiraient dans les zones sensibles convenues, ainsi qu'effectuer une gestion adéquate des frênes abattus lors des travaux.

Bien que les informations fournies sur les EEE dans l'étude d'impact ne soient pas complètes pour la zone à l'étude, il est demandé à l'initiateur de les transmettre dès maintenant à la DEB sous forme de fichiers de forme (*Shapefile*).

La DEB considère cette étude d'impact recevable à l'égard de la prévention de l'introduction de EEE lors des travaux projetés.

Pour toute information additionnelle, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Simard au 418-521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : isabelle.simard@mddelcc.gouv.qc.ca.

LC/IS/se

Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles



Note

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

DATE : Le 11 mai 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du projet de
« Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de
Montréal » — Volet milieux humides**

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

La présente donne suite à votre demande du 1^{er} avril 2016 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné. Vous trouverez ci-dessous les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) qui portent uniquement sur le volet milieux humides.

Données existantes utilisées, méthodologie de validation et de caractérisation des milieux humides

La méthodologie utilisée pour l'étape de la photo-interprétation est décrite très succinctement. L'initiateur du projet devra la détailler davantage afin de permettre une meilleure compréhension du travail effectué.

La DEB se questionne sur le fait que les herbiers aquatiques et les étangs sont traités 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, devraient être regroupés à la section 5.3.1.3 *Milieux humides*. Le texte et la carte 9 doivent être corrigés pour refléter cette réalité. 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, etc., afin de permettre une meilleure appréciation de l'importance des fonctions des milieux humides associées à chacune de ces composantes.

Les données fournies dans les tableaux en annexe C, D, E et H sont partielles. Les listes des espèces floristiques y apparaissent mais les informations liées au sol et à l'hydrologie ne

...2

sont pas indiquées. 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 du projet 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 ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Les méthodologies utilisées pour réaliser les campagnes d'inventaires au terrain de 2013 et pour ceux à venir devront être décrites à même les rapports de caractérisation découlant de ces derniers. Ces données devront être fournies pour l'étape de l'acceptabilité environnementale du projet.

En résumé, l'étude indique que 902,1 ha de milieux humides et 108,83 ha d'herbiers et de marais riverains sont interceptés par une 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 et seule aire d'étude illustrée dans l'étude, 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 au début de la section à laquelle elle se rapporte.

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.

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. Les listes d'espèces floristiques des herbiers aquatiques sont présentées à l'annexe D et non à l'annexe C, tel que mentionné dans le texte. Il est indiqué dans le texte que l'Annexe E-1 et l'Annexe E-2 listent chacun des milieux humides et en précisent la classe et la superficie. Il s'agit en fait des tableaux 1 et 2 de l'annexe H.

Valeur écologique

La section *Milieux humides* indique : « Les deux complexes de milieux humides du secteur La Prairie/Brossard et du secteur Brossard/Carignan, localisé à l'extrémité est de l'aire d'étude, figure 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 autoroutes 10 et 30 ». 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 (ex. aire d'étude locale = périmètre d'urbanisation du territoire de la Ville de Brossard, ou portion au sud du Fleuve, de la CMM, ou autres). La méthodologie utilisée devra être décrite et les références utilisées et les grilles d'analyse produites devront être fournies pour les milieux humides présents dans l'aire d'étude locale, cela préalablement à l'acceptabilité environnementale du projet. 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).

Processus d'atténuation de l'impact et évaluation de l'impact

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 l'Île de 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.

L'impact du projet doit être évalué pour les deux options (est et sud) du terminus de la Rive-Sud au moins de façon sommaire, afin d'être en mesure de comparer laquelle de ces options est la plus acceptable globalement pour les aspects environnementaux, sociaux et économiques. Les pertes de milieux humides et la valeur écologique doivent donc être évaluées pour les deux options du terminus sud. Il est mentionné pour l'option sud que 1,79 ha de marécage sera détruit. Toutefois, au tableau 10-1, il est indiqué que l'impact résiduel pour les milieux humides est de 18 ha. Cette différence devrait être expliquée.

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 : *Impact résiduel significatif*. 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.

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).

Au tableau 9-3 – Évaluation des impacts environnementaux et mesures d'atténuation ou d'optimisation, il est mentionné les mesures d'atténuation suivantes : B-11 et B-15. Ces dernières devront être reformulées comme suit :

- B-11 : La 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.

Il est mentionné à la section 7.2.2.4 *Drainage*, la possibilité d'étudier l'aménagement d'un bassin filtrant pour compenser les pertes de superficie de milieux humides. Ce type de projet n'est pas recevable comme compensation pour des pertes de milieux humides.

À la section 12.2 *Programme de suivi environnemental*, il devra être précisé spécifiquement pour les projets de compensation des milieux humides (restauration ou création) que :

- un suivi annuel devra être assuré de la reprise végétale, de la présence de EEE (sur 100 m de part et d'autre du projet) et du niveau de l'eau. Les EEE présentes sur les sites revégétalisés devront être éliminées. De nouveaux plants seront 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* (pp. 27 et 28).

Plan d'atténuation et de compensation

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 et des mesures de suivi envisagées. Les coûts préliminaires devront être évalués pour l'étape de la compensation et des garanties financières devront être prévues à cet effet. Un exemple de table des matières présentant les différents paramètres que doit contenir ce document est suggéré en annexe. 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.

La DEB considère l'étude d'impact du projet recevable dans la mesure où les informations manquantes (méthodologie d'inventaire géomatique et terrain, données terrain, cartographies et valeur écologique) nous soient fournies pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité.

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

Le directeur,



Jean-Pierre Laniel

JPL/CB/se

p.j. (1)

Plan de compensation

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	
RÉSUMÉ	
1	PROJET OU ACTIVITÉ
1.1	Localisation.....
1.2	Description des activités ou du projet.....
2	MILIEU RÉCEPTEUR
2.1	Description des milieux naturels impactés
2.1.1	Méthodologie
2.1.1.1	Base de données consultées
2.1.1.2	Inventaire au terrain.....
2.1.1.3	Valeur écologique.....
2.1.2	Résultats.....
2.1.2.1	Description des milieux terrestres
2.1.2.2	Description des milieux humides.....
2.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
2.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés
2.1.2.5	Valeur écologique.....
2.1.2.6	Perturbations du milieu (espèces exotiques envahissantes, fragmentation, nature du milieu en périphérie (1,5 km), etc.).....
2.2	Nature de l'impact résiduel à compenser
2.2.1	Superficies perdues.....
2.2.2	Biodiversité - Espèces détruites ou déplacées
2.2.3	Fonctions écologiques affectées ou perdues.....
DESCRIPTION DES PROJETS DE COMPENSATION	
3	PROJET DE RESTAURATION / CRÉATION / AMÉLIORATION.....
3.1	Description du site de compensation
3.1.1	Méthodologie
3.1.1.1	Base de données consultées
3.1.1.2	Inventaire au terrain.....
3.1.1.3	Valeur écologique.....
3.1.2	Résultats.....
3.1.2.1	Description des milieux terrestres
3.1.2.2	Description des milieux humides.....
3.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
3.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés
3.1.2.5	Valeur écologique.....
3.2	Description de la mesure de compensation
3.2.1	Concept d'aménagement compensatoire.....
3.2.1.1	Caractéristiques recherchées.....
3.2.1.2	Concept proposé
3.2.1.3	Adéquation de la mesure de compensation
3.2.2	Mise en place de l'aménagement compensatoire.....
3.2.2.1	Travaux préparatoires
3.2.2.2	Plantation d'arbres.....
3.2.2.3	Plantation d'arbustes.....

3.2.2.4	Mise en place d'herbacées.....
3.2.2.5	Suivi.....
3.2.2.6	Ventilation du budget alloué au projet.....
3.2.2.7	Échéancier du projet.....
3.3	Protection du site.....
3.3.1	Description du projet de conservation.....
3.3.2	Nature des engagements de conservation.....
3.3.2.1	Acquisition du terrain pour conservation.....
3.3.2.2	Servitudes.....
4	PROJET DE PROTECTION DE MILIEUX NATURELS (en dernier recours).....
4.1	Description du site de compensation.....
4.1.1	Méthodologie.....
4.1.1.1	Base de données consultées.....
4.1.1.2	Inventaire au terrain.....
4.1.1.3	Valeur écologique.....
4.1.2	Résultats.....
4.1.2.1	Description des milieux terrestres.....
4.1.2.2	Description des milieux humides.....
4.1.2.3	Description des milieux hydriques.....
4.1.2.4	Autres éléments sensibles protégés.....
4.1.2.5	Valeur écologique.....
4.2	Protection du site.....
4.2.1	Description du projet de conservation.....
4.2.2	Nature des engagements de conservation.....
4.2.2.1	Acquisition du terrain pour conservation.....
4.2.2.2	Servitudes.....
5	CONCLUSION.....
	RÉFÉRENCES.....

ANNEXES

- Annexe A Plan de terrassement
- Annexe B Budget
- Annexe C Échéancier

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Espèces d'arbres à planter dans le MH.....
- Tableau 2 : Espèces d'arbustes à planter dans le MH.....
- Tableau 3 : Herbacées à planter dans le MH.....

LISTE DES CARTES

- Carte 1 : Contexte régional.....
- Carte 2 : Milieu récepteur.....
- Carte 3 : Site de compensation.....
- Carte 4 : Aménagement compensatoire.....
- Carte 5 : Site de compensation.....

NOTE

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

DATE : Le 27 juin 2016

OBJET : **Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les
addendas 1 et 2**

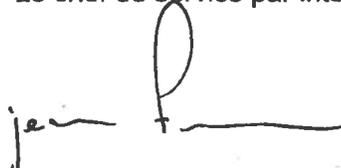
N/Dossier : 3211-08-012

Cette note est faite suite à votre demande d'avis concernant la recevabilité du deuxième addenda du projet de Transport collectif REM dans la région montréalaise. L'analyse d'un ingénieur de mon équipe arrive à la conclusion que ce projet est recevable au point de vue des impacts hydrauliques si l'on fait abstraction, comme votre Direction nous l'a demandé, des enjeux liés aux traversées des rivières des Prairies et des Mille Îles.

En ce qui concerne la traversée de ces deux cours d'eau, veuillez trouver ci-joint les commentaires de monsieur François Godin, ingénieur de mon service.

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

Le chef de service par intérim,



Jean Francoeur, ing., M.Sc.

JF

p. j. Avis

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jean Francoeur, ing., chef de service par intérim
Service de l'hydrologie et de l'hydraulique

DATE : Le 23 juin 2016

OBJET : **Avis sur la recevabilité – Transport collectif REM Addenda no 2**
N/Dossier : 3211-08-012

Le 19 mai dernier, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres nous faisait parvenir l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet cité en objet. Notre collaboration est sollicitée afin d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétences, si l'information contenue dans les documents a été traitée de façon satisfaisante et valable. Notons que le secteur étudié se limite au tracé défini par l'Antenne nord, le tracé sur l'île de Montréal n'étant pas un enjeu au point de vue hydraulique et le tracé de l'Antenne sud a déjà été traité par notre Direction

Les documents reçus qui ont fait l'objet d'une analyse de notre part sont :

- *Hatch 2016. Réseau électrique métropolitain. Étude d'impact sur l'environnement. Addenda 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport. Rapport déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour CDPQ Infra inc.. Volume 1 – Rapport principal. Version de Mai 2016. 441 p*
- *Hatch 2016. Réseau électrique métropolitain. Étude d'impact sur l'environnement. Addenda 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport. Rapport déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour CDPQ Infra inc.. Volume 2 – Cartes;*
- *Hatch 2016. Réseau électrique métropolitain. Étude d'impact sur l'environnement. Addenda 2 – Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport. Rapport déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour CDPQ Infra inc.. Volume 3 – Annexes;*

Commentaires

De manière générale, il est étonnant de constater que ce n'est pas tout le projet de REM-Ouest (addenda 2) qui est assujéti au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RÉEIE). En particulier, le paragraphe h de l'article 2 du RÉEIE assujéttit à la procédure prévue à l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement :

...2

« l'établissement d'une gare de triage ou d'un terminus ferroviaire et la construction, sur une longueur de plus de 2 kilomètres, d'une voie de chemin de fer, sauf dans le cas où ces ouvrages sont construits dans un parc industriel ou sur l'emplacement d'une exploitation minière existante le 30 décembre 1980; »

Par conséquent, seules les gares terminales, les gares de triage et les nouvelles constructions de voies ferrées de plus de 2 km sont assujetties. Le doublement de voies ferrées dans des emprises ferroviaires existantes n'est pas considéré comme une nouvelle construction, mais plutôt comme un élargissement.

D'après les discussions que j'ai eues avec les analystes de la DÉEPHI, une décision a été prise à l'effet que les ponts ferroviaires au-dessus des rivières des Prairies et des Mille-Îles **ne seront pas** assujettis au processus d'étude d'impact en milieu hydrique puisque les empiètements n'atteignent pas les seuils de 300 m linéaire ou de 5000 m² dans le littoral.

Or, nous sommes plutôt d'avis que l'empiètement des futurs ponts ferroviaires sur chaque cours d'eau sera supérieur à 300 m linéaire. Dans un premier temps, sur la rivière des Prairies, les bras passant au nord et au sud de l'île Bigras sont comptabilisés indépendamment dans le calcul du seuil d'assujettissement même s'il s'agit de la traversée du même cours d'eau. Dans un deuxième temps, de façon plus générale toute modification de l'écoulement sur la rivière des Prairies pourrait avoir un impact sur le régime hydrique de la rivière des Mille Îles (et inversement), car ces cours d'eau sont des exutoires voisins du lac des Deux Montagnes et font partie du même système hydrique.

La traversée de la rivière des Mille Îles à la hauteur de Deux-Montagnes est un enjeu particulièrement préoccupant au niveau hydraulique car il peut avoir des répercussions importantes notamment sur l'approvisionnement en eau potable du secteur et sur la gestion du barrage Grand-Moulin qui sert au contrôle des inondations dans l'archipel de Montréal. Le fait de ne pas assujettir le pont au-dessus de la rivière des Mille Îles soustrait l'Initiateur à l'obligation de proposer et d'analyser des scénarios alternatifs, tel que décrit dans la directive. Cette absence d'alternatives contraint les analystes du ministère à «faire avec» sans pouvoir considérer un scénario de moindre impact.

Nous recommandons donc l'inclusion des traversées des rivières des Prairies et des Mille Îles au processus d'étude d'impact déjà en cours pour ce projet de transport collectif. Si tel était le cas le promoteur devrait entre autres tenir compte que :

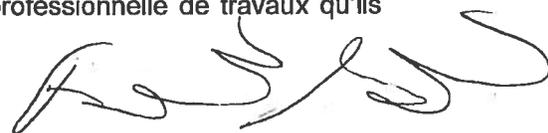
- Au point 5.3.5.5, l'ensemble de la caractérisation des paramètres hydrauliques devrait être actualisée. En effet, l'initiateur réfère à l'étude hydraulique «Étude de solutions de soutien des étiages critiques» (CEHQ 2004). Or, les travaux découlant de cette analyse ont été réalisés et sont terminés depuis octobre 2011. Ces travaux sont différents de ceux considérés dans l'étude de 2004 et l'intervention modifie considérablement certains paramètres hydrauliques dont les champs de vitesses dans le secteur de l'aire excavée, contigüe au pont ferroviaire.
- L'initiateur devrait démontrer que l'ajout de structures temporaires et permanentes ne compromettraient pas l'alimentation en eau potable de 400 000 personnes que les

travaux d'écrêtement du seuil situé au même endroit avaient pour but d'assurer en cas d'étiage sévère.

- D'après la figure 7-21 : *Ouvrage d'art – Modifications prévues au pont des Mille Îles*, la représentation des travaux temporaires empiètent directement dans l'aire d'excavation. Si les travaux se font durant une période d'étiage, l'organisation du chantier pourrait s'avérer un exercice périlleux afin de maintenir un débit supérieur au besoin d'alimentation en eau potable des municipalités riveraines.
- Au point 5.4.4.4.3, l'Initiateur devrait inclure dans son analyse la frayère multispécifique d'environ 4300 m² à même l'aire d'excavation du haut-fond à l'entrée de la rivière des Mille-Îles.
- Les travaux temporaires identifiés à la figure 7-21 empiètent également dans la frayère multispécifique aménagée. Les travaux temporaires proposés contreviendraient ainsi à l'autorisation pour des ouvrages ou des entreprises modifiant l'habitat du poisson (autorisation No 2010-021 mod 2011) du MPO mettant ainsi le gouvernement du Québec en état d'illégalité par rapport au gouvernement fédéral.
- Les travaux proposés au-dessus des rivières des Mille Îles et des Prairies sont probablement assujettis à la loi sur les Pêches (MPO) ainsi que la loi sur les eaux navigables (Transports Canada)
- L'initiateur devrait actualiser les zones inondables du secteur sur la base des diverses études reconnues par les différentes autorités. Au point 5.5.2.2.2 l'initiateur mentionne entre autre que le schéma d'aménagement de la Ville de Laval date de 1989. Or en ce qui concerne les zones inondables de nouvelles cotes de crues sont en vigueur depuis peu. La MRC Deux-Montagnes ainsi que la Ville de Montréal pourraient être également impactés par ces nouvelles cotes de crues.
- Le projet de construction pourrait avoir une incidence sur la gestion du barrage du Grand Moulin, exploité par le Ministère. À cet effet, il est impératif que soit formé un groupe de travail technique composé de spécialistes en hydraulique, des représentants du propriétaire du barrage et de l'Initiateur afin d'analyser les impacts de cette infrastructure sur la gestion des crues de la rivière des Mille Îles.

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'analyse et de ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Dans ce type de mandat, le rôle des ingénieurs de la Direction de l'expertise hydrique se limite à informer le Ministère à savoir si les règles de l'art et les principes généralement admis en hydraulique et en géotechnique sont respectés dans les études qui leur sont fournies. Les ingénieurs de la Direction de l'expertise hydrique ne peuvent attester que les résultats sont bons ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ni supervisés personnellement.

FG



François Godin, ing. M.Sc.
OIQ : 108955

29 AVR. 2016

NOTE

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

DATE : Le 29 avril 2016

OBJET : ***Avis sur la recevabilité – Transport collectif entre la rive-sud et
le centre-ville de Montréal***

N/Dossier : 3211-08-012

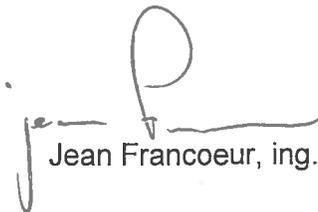
Veillez trouver ci-joint l'avis de monsieur Philippe Noël, ingénieur, à l'égard de votre demande d'avis concernant le projet de transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de Montréal.

N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Noël au 418 521-3993, poste 7262, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le chef de service par intérim,

PN/ha

p. j. Avis


Jean Francoeur, ing., M.Sc.

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jean Francoeur, ing., chef de service par intérim
Service de l'hydrologie et de l'hydraulique

DATE : Le 29 avril 2016

OBJET : ***Avis sur la recevabilité – Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de Montréal***

N/Dossier : 3211-08-012

Le 1^{er} avril dernier, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres nous faisait parvenir l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet cité en objet. Notre collaboration est sollicitée afin d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétences, si l'information contenue dans les documents a été traitée de façon satisfaisante et valable.

Après lecture du document, il apparaît que tous les éléments requis ont été traités de façon satisfaisante et valable. Nous aimerions être consultés à nouveau lorsque la modélisation hydraulique du pont ferroviaire île des Sœurs (PFIDS) sera complétée.

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'analyse et de ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Dans ce type de mandat, le rôle des ingénieurs de la Direction de l'expertise hydrique se limite à informer le Ministère à savoir si les règles de l'art et les principes généralement admis en hydraulique et en géotechnique sont respectés dans les études qui leur sont fournies. Les ingénieurs de la Direction de l'expertise hydrique ne peuvent attester que les résultats sont bons ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ni supervisés personnellement.

PN/ha



Philippe Noël, ing. M.Sc.
OIQ : 5011536



Note

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

DATE : Le 6 juillet 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) /
Consultation sur les addendas 1 et 2
Consultation sur les réponses au premier document de
questions et commentaires concernant l'étude d'impact de
l'axe A-10 / Centre-ville de Montréal

V/Réf. : 3211-08-012
N/Réf. : DPQA 1671

À la suite de vos demandes formulées les 19 mai 2016 et 2 juin 2016, vous trouverez ci-jointe l'expertise technique de M. Julien Hotton, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

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

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Le directeur par intérim,

Pierre-Guy Brassard

p. j.

c. c. M. Julien Hotton, DPQA

EXPERTISE TECHNIQUE

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

EXPÉDITEUR : Julien Hotton, ing. M.Sc.

DATE : Le 5 juillet 2016

OBJET : **Projet de transport collectif à Montréal — Consultation sur les addendas 1 et 2 et sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal — analyse de la recevabilité, volet bruit**

V/Réf. :3211-08-012

N/i. : DPQA 1671

1 Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, dans ses demandes du 19 mai et du 2 juin 2016, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour la préparation d'un avis de recevabilité relativement au volet sonore d'une étude d'impact environnementale (EIE) portant sur le projet cité en objet.

2 Description sommaire du projet

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

Les documents consultés sont listés à la section *Références* à la fin de cet avis.

3 Directive ministérielle

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

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

...2

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

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

4.1 Commentaires sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal

R-87 : Les cartes 21A et 21B répondent de façon satisfaisante à la demande.

R-88a : la réponse nous semble satisfaisante.

R-88b : la réponse nous semble satisfaisante pour ce qui est de la représentativité pour la période hivernale. Il est mentionné que «...pour obtenir une représentativité d'une condition estivale, ainsi qu'une meilleure connaissance du climat sonore annuel, il serait souhaitable de refaire une campagne de mesure en condition estivale pour tenir compte de ce paramètre.» Nous sommes donc en attente des résultats de cette campagne de mesure.

R-88c : la réponse nous semble satisfaisante. Nous sommes donc en attente des résultats du rapport d'étude sectoriel mentionné.

R-89 : Nous recevons votre proposition. Elle sera évaluée lors de l'étape d'analyse en acceptabilité.

R-91 : la réponse nous semble satisfaisante. Nous sommes donc en attente des résultats des études d'évaluation mentionnées.

R-92 : la réponse nous semble satisfaisante.

4.2 Commentaires sur les addendas 1 et 2

Addenda 1 — Antenne rive-Sud, mai 2016

Étant donné que le tracé a été revu, est-ce que des modélisations de l'impact sonore du métro léger de l'annexe J 2 devront être mises à jour?

Addenda 2

Peu de résultats de l'état initial et projeté du climat sonore sont disponibles pour les trois antennes de la partie ouest du projet REM (Annexe H). Le rapport indique à plusieurs reprises que des études sonores devront être réalisées au cours de l'été 2016. Il ne nous est donc pas possible de donner d'avis.

Ces études devront :

- Identifier clairement les secteurs sensibles inclus dans la zone d'étude, sans oublier les projets futures de développement résidentiels;
- documenter le climat sonore initial;
- évaluer l'impact sonore du projet pour les phases de construction et d'exploitation, pour les sources fixes et les sources mobiles;
- identifier les mesures d'atténuations à appliquer le cas échéant;
- Présenter un programme de surveillance du bruit en phase de construction, qui tient compte des LD bruit de construction du MDDELCC;
- Présenter un programme de suivi.

Il est fait mention des documents «Rapport d'étude acoustique sommaire, Système léger sur rail entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal (SNC-Lavalin, 2013)» et « Rapport d'étude du bruit pour le golf Dorval – Lot 7, Aéroports de Montréal (SNC-Lavalin, 2016) ». Est-ce possible d'avoir une copie de ces documents?

5 Conclusion

L'examen en recevabilité de l'EIE du projet de Réseau électrique métropolitain, pour le volet sonore, a soulevé certaines questions et des recommandations sont également émises. Notre analyse pourra se continuer à la réception des réponses à ces questions et recommandations.

Julien Hotton, ing. M.Sc.

Références

«Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 1 — Rapport principal», CDPQ Infra inc., Avril 2016;

«Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 2 — Cartes», CDPQ Infra inc., Avril 2016;

«Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 3 — Annexes», CDPQ Infra inc., Avril 2016;

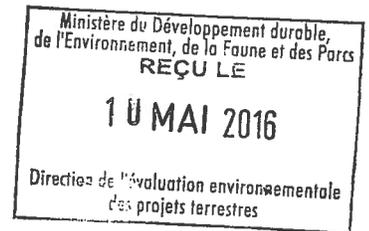
«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 1 – Antenne Rive-Sud (Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal) déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques», CDPQ Infra inc., Mai 2016;

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 1 – Rapport principal», CDPQ Infra inc., Mai 2016;

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 2 – Cartes», CDPQ Infra inc., Mai 2016;

«Réseau électrique métropolitain, Étude d'impact sur l'environnement – Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'île de Montréal, via l'aéroport déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Volume 3 – Annexes», CDPQ Infra inc., Mai 2016.

Note



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

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : **Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de
Montréal**

V/Réf. : 3211-08-012
N/Réf. : DPQA 1671

À la suite de votre demande formulée le 1^{er} avril 2016, vous trouverez ci-jointe l'expertise technique de M. Julien Hotton, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

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

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Le directeur par intérim,

Pierre-Guy Brassard

p. j.

c. c. M. Julien Hotton, DPQA

EXPERTISE TECHNIQUE

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

EXPÉDITEUR : Julien Hotton, ing. M.Sc.

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : **Projet de transport collectif entre la Rive-Sud et Centre-ville de Montréal — analyse de la recevabilité, volet bruit**

V/Réf. :3211-08-012
N/i. : DPQA 1671

1 Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, dans sa demande du 1^{er} avril 2016, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour la préparation d'un avis de recevabilité relativement au volet sonore d'une étude d'impact environnementale (EIE) portant sur le projet cité en objet.

2 Description sommaire du projet

Le projet consiste au déploiement d'un système de transport collectif permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, dans l'axe de l'autoroute 10 (A10) et via le nouveau pont Champlain. Le système proposé est de type métro léger électrique à conduite automatisée. Il sera opéré dans un corridor de rails d'une longueur d'un peu plus de 15 km dans les deux directions, depuis l'intersection des autoroutes 10 et 30 sur la Rive-Sud, jusqu'au centre-ville de Montréal. Il comportera deux stations terminales à chaque extrémité et trois stations intermédiaires. La mise en service prévue en 2020.

Pour le secteur de Montréal, le tracé proposé avance deux variantes pour accéder au centre-ville. Pour la Variante A le tracé se termine en aérien jusqu'à une station terminale située au sud de la place Bonaventure. Pour la Variante B le tracé continue en souterrain dans l'axe de la rue Peel jusqu'à son arrivée sous la place du Canada. **Une mise à jour reçue en date du 26 avril 2016 nous a informés que la variante souterraine présentée dans l'étude d'impact est retirée du projet. La variante souterraine ne sera donc pas considérée dans notre analyse.**

L'analyse a été effectuée à partir des renseignements fournis dans les documents numériques inclus sur le DVD reçu (210-1002-10-05-00C EIE (R01)_1_Rapport.pdf; 210-1002-10-05-00C EIE (R01)_2_Cartes.pdf; 210-1002-10-05-00C EIE (R01)_3_Annexes.pdf).

3 Directive ministérielle

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

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

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

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

4.1 Caractérisation du climat sonore initial

L'annexe J 1 présente le rapport d'étude du climat sonore initial, daté de février 2016. L'objectif de cette étude est d'évaluer le climat sonore actuel dans les secteurs susceptibles d'être traversés par le trajet prévu du métro léger. Dans ce rapport, il est indiqué que les secteurs sensibles considérés sont des endroits à vocation résidentiels, institutionnels, ou récréatifs. 14 points d'évaluation ont été choisis afin de documenter le climat sonore pour des secteurs sensibles, situés le long du tracé projeté, qui pourraient être impactés par les travaux de constructions ou l'exploitation du projet. Pour ces 14 points, des relevés sur 24 heures ont été réalisés entre les 8 et 11 décembre 2015.

- Afin de faciliter la compréhension de l'étude réalisée, nous suggérons d'ajouter une cartographie offrant une vue d'ensemble des secteurs et des points d'évaluations 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, 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 sensible présent dans l'aire d'étude.
- 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. Trois questions sont posées :
 - 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 ?

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

4.2 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 Ministère des Transport du Québec.

- L'initiateur doit également s'engager à respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel du MDDELCC¹ pour l'ensemble des travaux de constructions qui seraient effectués dans le cadre de ce projet.

4.3 Climat sonore projeté et évaluation des impacts en phase d'exploitation

L'annexe J-2 présente une modélisation du projet en phase d'exploitation afin d'évaluer l'impact. Des mesures d'atténuations sont également proposées. Toutefois, comme plusieurs informations sur les émissions sonores ne sont pas disponibles à cette étape du projet, plusieurs hypothèses ont été posées afin de réaliser les modélisations.

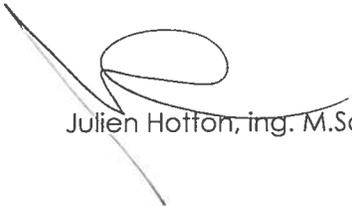
- Le rapport d'étude recommande à plusieurs reprises de mettre à jour les calculs quand l'information sera disponible. Comme indiqué à la section 3.2 du rapport de modélisation de l'annexe J-2, « La mise à jour de ces modèles permettra de s'assurer que la prise en considération de la puissance acoustique 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.
- Certains secteurs résidentiels comportent des habitations aux étages supérieures. Comment l'impact sur le climat sonore pour ces habitations est-il évalué ?

4.4 Programme de suivi

La modélisation des impacts sonores étant basée sur plusieurs hypothèses, un programme de suivi doit être proposé. Le programme de suivi devra comporter une comparaison entre les mesures réelles du bruit en exploitation et les modélisations effectuées.

5 Conclusion

L'examen en recevabilité de l'EIE du projet de transport collectif entre la Rive-Sud et Centre-ville de Montréal, pour le volet sonore, a soulevé certaines questions et des recommandations sont également émises. Notre analyse pourra se continuer à la réception des réponses à ces questions et recommandations.


Julien Hotton, ing. M.Sc.

¹ <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/lignes-directrices-construction.pdf>

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

DATE : Le 29 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation
sur les addendas 1 et 2 du projet et sur les réponses
au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10 / Centre-ville
de Montréal.

V/Réf. : 3211-08-012 – N/Réf. : SCW-1003153

Vous trouverez ci-joint l'avis produit par la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP) donnant suite à vos demandes, du 19 mai 2016 et du 2 juin 2016, concernant l'analyse des addendas 1 et 2 du projet ci-dessus mentionné ainsi que l'analyse des réponses fournies par le promoteur en juin 2016 dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal.

Pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun d'être consultés. La personne qui a été désignée pour analyser ce dossier à la DGECP, Direction des programmes, est M. Sergio Cassanaz que vous pouvez joindre au poste 4917.

Le directeur des programmes par intérim,



Étienne Chabot

c. c. Mme Catherine Gauthier
Mme Guylaine Bouchard



DESTINATAIRE : Monsieur Étienne Chabot, directeur par intérim
Direction des programmes

DATE : Le 21 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation
sur les addendas 1 et 2 du projet et sur les réponses
au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10 /
Centre-ville de Montréal.
V/Réf. : 3211-08-012. N/Réf. : SCW-1003153

La présente se veut l'avis préliminaire de la Direction des programmes (DP) en réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DEEPT) concernant l'évaluation de trois rapports complémentaires présentés par la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec en lien avec l'étude d'impact sur l'environnement du projet Réseau électrique métropolitain (REM). Les documents analysés sont les suivants :

- « Addenda N° 1. Antenne Rive-Sud – Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal », rédigé par CDPQ Infra inc. en mai 2016
- « Addenda N° 2. Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport. », préparé par CDPQ Infra inc. en mai 2016.
- « Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC », préparé par CDPQ Infra inc. en juin 2016.

Conformément au champ d'expertise de la DP, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Rappelons que le projet consiste en la mise en place d'un réseau de transport métropolitain capable d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport de Montréal au sein d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique de 67 km.

Dans la note concernant la recevabilité du projet, envoyée à la DEEPT le 10 mai 2016, la DP avait recommandé de réaliser une quantification des émissions de GES en lien avec le projet contenant notamment :

... 2

- les émissions de GES reliées à l'aménagement du site (changement d'affectation des sols, déforestation, etc.);
- les émissions de GES reliées aux activités de construction sur le site du projet (utilisation d'équipements mobiles tels des camions, grues, boteurs, niveleuses, etc. ou équipements fixes tels les génératrices);
- les émissions de GES 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;

Par ailleurs, en ce qui concerne les émissions de GES relatives à l'exploitation du projet, une évaluation avait été demandée concernant :

- les transferts modaux en lien avec le projet, selon le moment de la journée et les secteurs d'origine et de destination;
- l'évolution des émissions de GES en prenant compte l'ensemble des déplacements en automobile et autres moyens de transport dans la zone en étude.

Suite aux réponses présentées par le promoteur, nous comprenons que cette quantification de GES sera faite par CDPQ Infra avant les audiences du BAPE prévues pour le mois de septembre 2016. Par conséquent, nous demandons qu'une copie du rapport de cette évaluation soit remise à la DP dès que possible. Cette évaluation nous permettra alors d'évaluer les impacts du projet en matière d'émissions de GES ainsi que les mesures d'atténuation prévues par le promoteur.

Finalement, la DP recommande d'être consultée pour les prochaines étapes du projet.

Sergio Cassanaz ing. MSc.A.

DESTINATAIRE : Madame Catherine Gauthier, directrice
Direction du développement

DATE : Le 23 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM)/Consultation
sur les addendas 1 et 2 du projet et sur les réponses
au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville
de Montréal
V/Réf. : 3211-08-012 - N/Réf. : SCW-1003153

La présente se veut l'avis de la Direction du développement (DD) de la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP), en réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DEEPT) concernant l'évaluation de trois rapports complémentaires présentés par la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec, en lien avec l'étude d'impact sur l'environnement du projet Réseau électrique métropolitain (REM). Conformément au champ d'expertise de la DGECP, nos commentaires portent sur le volet de l'adaptation aux changements climatiques en lien avec le projet.

Les documents analysés sont les suivants :

- « Addenda N° 1. Antenne Rive-Sud – Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal », rédigé par CDPQ Infra inc. en mai 2016;
- « Addenda N° 2. Systèmes de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport », préparé par CDPQ Infra inc. en mai 2016;
- « Étude d'impact sur l'environnement – Antenne Rive-Sud – Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC », préparé par CDPQ Infra inc. en juin 2016.

Rappelons que le projet consiste en la mise en place d'un réseau de transport métropolitain capable d'intégrer à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport de Montréal au sein d'un seul réseau de systèmes légers sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique de 67 km.

... 2

À la suite des réponses présentées par le promoteur, nous considérons que le projet prend en considération les enjeux d'adaptation aux changements climatiques et nous n'avons aucune recommandation supplémentaire à formuler concernant les addendas au projet.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Vendette', with a stylized flourish at the end.

Valérie Vendette



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

DATE : Le 10 mai 2016

OBJET : **Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de
Montréal**
V/Réf. : 3211-08-012 – N/Réf. : SCW-1003153

Vous trouverez ci-joints les avis produits par la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP) donnant suite à votre demande, du 12 avril 2016, concernant l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal.

Pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun d'être consultés. La personne qui a été désignée pour analyser ce dossier à la DGECP, Direction des programmes, est M. Sergio Cassanaz que vous pouvez joindre au poste 4917.

La directrice générale,

Guylaine Bouchard

c. c. M. Étienne Chabot
Mme Catherine Gauthier



DESTINATAIRE : Monsieur Étienne Chabot, directeur par intérim
Direction des programmes

DATE : Le 10 mai 2016

OBJET : Analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur
l'environnement du projet de transport collectif dans l'axe
A10/Centre-ville de Montréal.

V/Réf. : 3211-08-012. N/Réf. : SCW-1003153

La Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DEEPT) a demandé à la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP) son avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de transport collectif dans l'axe A10/centre-ville de Montréal élaborée par la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec. La DEEPT nous a indiqué que deux addendas à l'étude d'impact sont prévus (le premier à la fin du mois de mai et le deuxième en juin), mais souhaite néanmoins obtenir notre avis préliminaire sur le projet.

Conformément au champ d'expertise, les commentaires préliminaires de la DGECP portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Rappelons que le projet, tel que présenté dans le rapport « Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal », préparé par le consultant CIMA+ en avril 2016, consiste en la mise en place d'un métro léger électrique depuis l'intersection des autoroutes 10 et 30 à Brossard, jusqu'au centre-ville de Montréal. Ce projet de métro léger sera réalisé dans un corridor de rails d'un peu plus de 15 km dans les deux directions et comptera une station terminale à chaque extrémité et trois stations intermédiaires. Selon le promoteur, le métro léger remplacera 2 100 passages de bus journaliers du lundi au vendredi et 630 passages de bus journaliers les fins de semaine.

Recommandations

Contrairement à la pratique dans d'autres projets de transport soumis à la procédure d'évaluation environnementale, le promoteur n'a présenté aucune quantification des émissions de GES qui seraient générées pour la construction. 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 :

... 2

- Les émissions de GES liées à l'aménagement du site (changement d'affectation des sols, déforestation, etc.);
- les émissions liées 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 du rapport) 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).

L'étude d'impact devra présenter les méthodes de calcul des GES utilisées ainsi que les références à l'appui.

Si, à l'instar du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports dans ses projets en transport terrestre (ex. : échangeur Turcot), le promoteur souhaite compenser les émissions de GES liées à la construction, il devra recourir à un mécanisme reconnu et le présenter dans son étude d'impact.

Finalement, la DGECP recommande d'être consultée pour les prochaines étapes du projet.



Sergio Cassanaz ing. MSc.A.



DESTINATAIRE : Madame Catherine Gauthier, directrice
Direction du développement

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : Analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur
l'environnement du projet de transport collectif dans l'axe
A10/Centre-ville de Montréal. (Volet Adaptation)

V/Réf. : 3211-08-012. N/Réf. : SCW-1003153

La Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DEEPT) a demandé à la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats (DGECP) son avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de transport collectif dans l'axe A10/centre-ville de Montréal élaborée par la filiale CDPQ Infra de la Caisse de dépôt et placement du Québec. La DEEPT nous a indiqué que deux addendas à l'étude d'impact sont prévus (le premier à la fin du mois de mai et le deuxième en juin), mais souhaite néanmoins obtenir notre avis préliminaire sur le projet.

Conformément au champ d'expertise, les commentaires préliminaires de la Direction du développement portent sur le volet adaptation aux conséquences des changements climatiques en lien avec le projet.

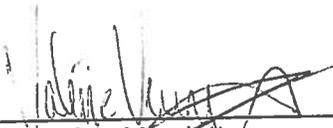
Rappelons que le projet, tel que présenté dans le rapport « Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal », préparé par le consultant CIMA+ en avril 2016, consiste en la mise en place d'un métro léger électrique depuis l'intersection des autoroutes 10 et 30 à Brossard, jusqu'au centre-ville de Montréal, via le pont Champlain et L'Île-des-Sœurs. Ce projet de métro léger sera réalisé dans un corridor de rails d'un peu plus de 15 km dans les deux directions et comptera une station terminale à chaque extrémité et trois stations intermédiaires. Selon le promoteur, le métro léger remplacera 2 100 passages de bus journaliers du lundi au vendredi et 630 passages de bus journaliers les fins de semaine.

L'étude d'impact démontre clairement comment les stationnements incitatifs seront aménagés pour favoriser la perméabilité du sol et limiter les îlots de chaleur et comment l'offre de stationnement sera conçue pour favoriser la densification autour des stations.

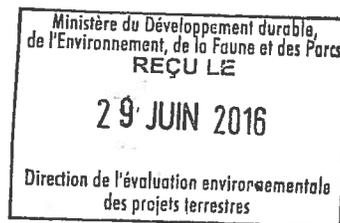
Recommandations

Malgré une bonne description générale des impacts qu'auront les changements climatiques au sud du Québec aux pages 43-44, 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.). Il est recommandé que ces précisions soient ajoutées à l'étude d'impact afin de s'assurer que l'ouvrage soit conçu de façon sécuritaire en prévision des changements éventuels du climat. 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.

Finalement, la DGECP recommande d'être consultée pour les prochaines étapes du projet.



Valérie Vendette



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

DATE : Le 27 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les
réponses au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de
Montréal

N/Réf. : 401364877
V/Réf. : 3211-08-012

Monsieur,

La Direction de l'évaluation environnementale a sollicité notre avis le 2 juin 2016 concernant le projet en objet. Vous trouverez ci-joint les réponses à votre requête analysée en fonction des documents suivants : « Étude d'impact sur l'environnement-Antenne Rive-Sud-Réponses aux questions et commentaires du MDDELCC (Projet de transport collectif dans l'axe A-10/Centre ville de Montréal, Juin 2016) et « Système de transport collectif dans l'axe A10/Centre ville de Montréal, Plan d'inventaires biologiques, Mars 2016.

Au meilleur de notre connaissance, et en ce qui concerne nos champs d'expertise, nous considérons que l'ensemble des éléments présentés n'est pas complet et que certaines informations n'ont pas trouvé de réponses concernant les sujets suivants : la caractérisation des milieux humides, la caractérisation du cours d'eau La Prairie, la caractérisation des sols et les superficies humides et hydriques impactées par le projet et la gestion des sols excavés.

Pour de plus amples renseignements, je vous invite à communiquer avec Madame Audrey Jobin, concernant les commentaires du Service agricole, hydrique, municipal et naturel au (450) 928-7607 poste 364.

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 254
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

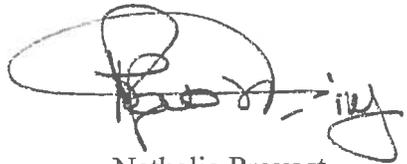
Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S
5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Courriel : audrey.jobin@mdelcc.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.mdelccgouv.qc.ca>

NP/aj

La directrice régionale de l'analyse et
de l'expertise de l'Estrie et de la
Montérégie

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Provost', with a large, stylized circular flourish above the name.

Nathalie Provost

P.j. Note sur la consultation des réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal

DESTINATAIRE : Madame Nathalie Provost,
Directrice régionale
Service agricole, hydrique, municipal et naturel

EXPÉDITEUR : Audrey Jobin, analyste, secteurs hydrique et naturel

DATE : Le 27 juin 2016

OBJET : Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les
réponses au premier document de questions et commentaires
concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de
Montréal
N/Réf. : 401364923
V/Réf. : 3211-08-012

La Direction des évaluations environnementales des projets terrestres a sollicité notre avis le 2 juin 2016 concernant le projet de transport collectif de Montréal. Voici l'analyse préliminaire concernant les réponses à la première série de questions du MDDELCC, pour le projet présenté.

Au meilleur de notre connaissance, et en ce qui concerne nos champs d'expertise, nous considérons que l'ensemble des éléments présentés n'est pas complet et que certaines questions n'ont pas trouvé de réponses. Donc, les précisions suivantes devraient être considérées :

Général

1. Le point suivant n'a pas été répondu : le projet de compensation pour les pertes de milieux humides 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 leur plan devra nous être présenté en sa version originale (fait référence à la question 4 de l'avis du 9 mai 2016). Est-ce que le promoteur envisage cette méthode de compensation ?
2. À la réponse R-106, le MDDELCC rappelle que si des travaux se réalisent afin de compenser la perte d'habitat du poisson, selon les lignes directrices du MPO, ceux-ci devront nous être présentés pour approbation.
3. Nous demeurons en attente des documents concernant la réponse R-114 principalement ceux touchant à la faune et à la flore.

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 254
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S
5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Courriel : audrey.jobin@mdelcc.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.mdelccgouv.qc.ca>

Cours d'eau La Prairie

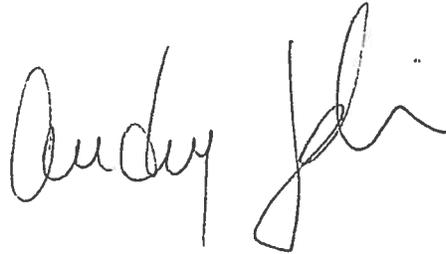
4. À la réponse 103, page 53, il est inscrit que ce cours d'eau subira une dérivation permanente avec l'utilisation de digues. Le MDDELCC se questionne sur la pertinence de ce type d'installation. Il s'agit d'un cours d'eau intermittent et la portion impactée par le futur projet du SLR est la tête de ce cours d'eau.
5. Dans le même ordre d'idée concernant ce cours d'eau, les éléments suivants n'ont pas trouvé de réponses (il s'agit de la question 6 de notre avis du 9 mai dernier) :
 - a. une évaluation des impacts des travaux sur la faune et les mesures de mitigations préconisées pour réduire l'impact ;
 - b. 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 ;
 - c. la bande de protection riveraine devra s'inscrire des deux côtés du cours d'eau avec des espèces indigènes et caractéristiques du milieu, incluant les trois strates de végétations (herbacées, arbustes et arbres) et celle-ci ne devrait pas être incluse dans le total des superficies à compenser ;
 - d. enfin, le promoteur devra s'engager à l'obtention d'un gain faunique et à la protection du cours d'eau détourné dans ses parties travaillées ainsi qu'à sa portion aval (problématiques rencontrées suite aux modifications apportées par le projet). Le projet présenté devrait inclure des gains environnementaux par exemple : création de méandres, bande riveraine élargie, chenal à deux niveaux, etc. ;
 - e. des plans signés, scellés des conditions du cours d'eau actuelles et projetées ;
 - f. un suivi de 5 ans sur les aménagements ;
 - g. le projet de compensation ne doit pas présenter de perte linéaire de cours d'eau.
6. Le MDDELCC convient que la période générale émise pour la réalisation des travaux en Montérégie est du 1^{er} août au 1^{er} mars. Par contre, l'impact au niveau des organismes vivants dans le cours d'eau serait moins grand si les travaux étaient réalisés lorsque le cours d'eau est complètement asséché, puisqu'il s'agit d'un cours d'eau intermittent. De plus, cela permettrait de minimiser les coûts en lien avec la mise en place de mesures de mitigations afin de travailler à sec (réfère à la réponse R-132).
7. À la réponse R-150, le suivi devra inclure également le projet de compensation et les aménagements du cours d'eau La Prairie.

Sols

8. En ce qui concerne les sols contaminés, leurs échantillonnages et leurs gestions devront être conformes la *Loi sur la qualité de l'environnement*, ses règlements ainsi qu'à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Superficie forestière

9. Étant donné la présence d'un boisé métropolitain et de zones de conservation au pourtour ou à même le projet de la mise en place de la station terminale sur la Rive-Sud, la machinerie devrait faire l'objet d'un lavage adéquat avant d'arriver sur les lieux afin d'éviter la propagation d'espèces envahissantes, dans ces milieux naturels.
10. Enfin, la direction régionale de la Montérégie aimerait souligner que les superficies de boisé compensées devront s'inscrire à l'extérieur des superficies du projet de compensation (incluant les bonifications demandées) du cours d'eau déplacé. Les deux projets peuvent être jumelés mais la bande de protection riveraine ne peut faire partie des superficies en compensation car celle-ci est déjà protégée par la réglementation municipale.



AJ/aj

Audrey Jobin
Analyste, secteurs hydrique et naturel

DESTINATAIRE : Madame Nathalie Provost,
Directrice régionale
Service agricole, hydrique, municipal et naturel

EXPÉDITEUR : Audrey Jobin, analyste, secteurs hydrique et naturel

DATE : Le 27 juin 2016

OBJET : **Réseau électrique métropolitain (REM) / Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal**
N/Réf. : 401364923
V/Réf. : 3211-08-012

La Direction des évaluations environnementales des projets terrestres a sollicité notre avis le 2 juin 2016 concernant le projet de transport collectif de Montréal. Voici l'analyse préliminaire concernant les réponses à la première série de questions du MDDELCC, pour le projet présenté.

Au meilleur de notre connaissance, et en ce qui concerne nos champs d'expertise, nous considérons que l'ensemble des éléments présentés n'est pas complet et que certaines questions n'ont pas trouvé de réponses. Donc, les précisions suivantes devraient être considérées :

Général

1. Le point suivant n'a pas été répondu : le projet de compensation pour les pertes de milieux humides 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 leur plan devra nous être présenté en sa version originale (fait référence à la question 4 de l'avis du 9 mai 2016). Est-ce que le promoteur envisage cette méthode de compensation ?
2. À la réponse R-106, le MDDELCC rappelle que si des travaux se réalisent afin de compenser la perte d'habitat du poisson, selon les lignes directrices du MPO, ceux-ci devront nous être présentés pour approbation.
3. Nous demeurons en attente des documents concernant la réponse R-114 principalement ceux touchant à la faune et à la flore.

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 254
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S
5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Courriel : audrey.jobin@mddelcc.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.mddelccgouv.qc.ca>

Cours d'eau La Prairie

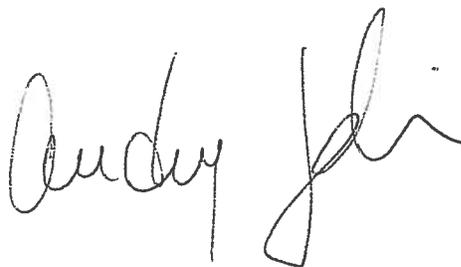
4. À la réponse 103, page 53, il est inscrit que ce cours d'eau subira une dérivation permanente avec l'utilisation de digues. Le MDDELCC se questionne sur la pertinence de ce type d'installation. Il s'agit d'un cours d'eau intermittent et la portion impactée par le futur projet du SLR est la tête de ce cours d'eau.
5. Dans le même ordre d'idée concernant ce cours d'eau, les éléments suivants n'ont pas trouvé de réponses (il s'agit de la question 6 de notre avis du 9 mai dernier) :
 - a. une évaluation des impacts des travaux sur la faune et les mesures de mitigations préconisées pour réduire l'impact ;
 - b. 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 ;
 - c. la bande de protection riveraine devra s'inscrire des deux côtés du cours d'eau avec des espèces indigènes et caractéristiques du milieu, incluant les trois strates de végétations (herbacées, arbustes et arbres) et celle-ci ne devrait pas être incluse dans le total des superficies à compenser ;
 - d. enfin, le promoteur devra s'engager à l'obtention d'un gain faunistique et à la protection du cours d'eau détourné dans ses parties travaillées ainsi qu'à sa portion aval (problématiques rencontrées suite aux modifications apportées par le projet). Le projet présenté devrait inclure des gains environnementaux par exemple : création de méandres, bande riveraine élargie, chenal à deux niveaux, etc. ;
 - e. des plans signés, scellés des conditions du cours d'eau actuelles et projetées ;
 - f. un suivi de 5 ans sur les aménagements ;
 - g. le projet de compensation ne doit pas présenter de perte linéaire de cours d'eau.
6. Le MDDELCC convient que la période générale émise pour la réalisation des travaux en Montérégie est du 1^{er} août au 1^{er} mars. Par contre, l'impact au niveau des organismes vivants dans le cours d'eau serait moins grand si les travaux étaient réalisés lorsque le cours d'eau est complètement asséché, puisqu'il s'agit d'un cours d'eau intermittent. De plus, cela permettrait de minimiser les coûts en lien avec la mise en place de mesures de mitigations afin de travailler à sec (réfère à la réponse R-132).
7. À la réponse R-150, le suivi devra inclure également le projet de compensation et les aménagements du cours d'eau La Prairie.

Sols

8. En ce qui concerne les sols contaminés, leurs échantillonnages et leurs gestions devront être conformes la *Loi sur la qualité de l'environnement*, ses règlements ainsi qu'à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

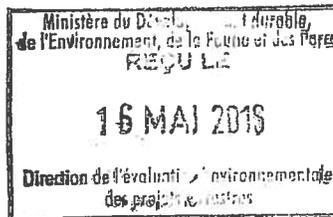
Superficie forestière

9. Étant donné la présence d'un boisé métropolitain et de zones de conservation au pourtour ou à même le projet de la mise en place de la station terminale sur la Rive-Sud, la machinerie devrait faire l'objet d'un lavage adéquat avant d'arriver sur les lieux afin d'éviter la propagation d'espèces envahissantes, dans ces milieux naturels.
10. Enfin, la direction régionale de la Montérégie aimerait souligner que les superficies de boisé compensées devront s'inscrire à l'extérieur des superficies du projet de compensation (incluant les bonifications demandées) du cours d'eau déplacé. Les deux projets peuvent être jumelés mais la bande de protection riveraine ne peut faire partie des superficies en compensation car celle-ci est déjà protégée par la réglementation municipale.



AJ/aj

Audrey Jobin
Analyste, secteurs hydrique et naturel



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

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : **Analyse du projet d'étude d'impact – Projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal**
N/Réf. : 7450-16-01-0401001
V/Réf. : 3211-08-012

Monsieur,

La Direction de l'évaluation environnementale a sollicité notre avis le 11 avril 2016 concernant le projet en objet. Voilà donc l'analyse préliminaire du projet de transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, dont j'appuie l'argumentation.

Vous trouverez ci-joint les commentaires de Madame Audrey Jobin concernant les documents intitulés « Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal-Étude d'impact sur l'environnement Volume 1, Rapport principal, CDPQ infra inc., avril 2016 », « Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal-Étude d'impact sur l'environnement, Volume 2- Cartes, CDPQ infra inc., avril 2016 » « Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal-Étude d'impact sur l'environnement, Volume 3-Annexes, CDPQ infra inc., avril 2016 ».

Au meilleur de notre connaissance, et en ce qui concerne nos champs d'expertise, nous considérons que l'étude d'impact est irrecevable étant donné le manque d'information sur les sujets suivants : La caractérisation des milieux humides, la caractérisation du cours d'eau La Prairie, la caractérisation des sols et les superficies humides et hydriques impactées par le projet sur la Rive-sud.

Pour de plus amples renseignements, je vous invite à communiquer avec Madame Audrey Jobin, concernant les commentaires du Service agricole, hydrique, municipal et naturel au (450) 928-7607 poste 364.

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 254
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

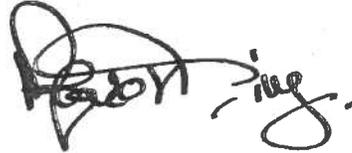
Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S
5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Courriel : audrey.jobin@mddelcc.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.mddelccgouv.qc.ca>

AJ/aj

La directrice régionale de l'analyse et
de l'expertise de l'Estrie et de la
Montréal

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Provost' with a stylized flourish at the end.

Nathalie Provost

P.j. Note concernant l'analyse préliminaire de l'Étude d'impact - Projet de transport
collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal

DESTINATAIRE : Madame Nathalie Provost,
Directrice régionale
Analyse et expertise de l'Estrie et de la
Montérégie Service agricole, hydrique, municipal et naturel

EXPÉDITEUR : Audrey Jobin, analyste, secteurs hydrique et naturel

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : **Analyse du projet d'étude d'impact – Projet de transport
collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal**
N/Réf. : 7450-16-01-0401001
V/Réf. : 3211-08-012

La Direction des évaluations environnementales des projets terrestres a sollicité notre avis le 11 avril 2016 concernant le projet de transport collectif de Montréal. Voici l'analyse préliminaire sur la qualité et la conformité du projet présenté.

Au meilleur de notre connaissance et en ce qui concerne notre champ de compétence sur le volet hydrique et naturel du projet, nous considérons que l'étude d'impact n'est pas recevable. Néanmoins, bien que l'étude soit bien réalisée, les commentaires suivants devraient être pris en compte par l'initiateur du projet :

1. La présence accrue du roseau commun, une espèce envahissante et exotique, devrait être considérée par l'initiateur du projet notamment en :
 - a. Ajoutant cet élément dans les impacts potentiels du projet sur le milieu biologique ;
 - b. Ajoutant une méthode de gestion de cette espèce pendant les travaux ;
 - c. Décrivant les mesures d'atténuation qui seront prises pour limiter la dispersion de cette espèce suite aux travaux.
2. La direction régionale ne peut se prononcer sur l'impact du remblai du (ou des) milieu humide et du cours d'eau présent sur le site car les caractérisations environnementales de ces milieux ne sont pas dans les documents présentés. D'ailleurs celles-ci devraient répondre aux balises prescrites dans le *Guide d'identification et de délimitation des milieux humides du Québec méridional* (MDDELCC, 2015).
3. 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.
4. D'ailleurs, 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

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 254
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

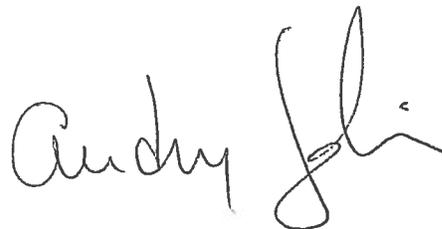
Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S
5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Courriel : audrey.jobin@mdelcc.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.mdelccgouv.qc.ca>

ville de Brossard d'intégrer cette compensation à leur plan devrait nous être présenté en sa version originale.

5. Les exigences du MDDELCC en Montérégie concernant les compensations de perte de superficie de milieu humide 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 être entourée d'une zone terrestre de même superficie que la zone humide perdue.
6. Les cours d'eau ne devraient pas faire l'objet de remblai. Il s'agit d'une dynamique écologique qui est difficile à régénérer. Une justification devrait nous être présentée comme quoi le projet en est un de première nécessité, qu'il y a un problème hydraulique ou que le cours d'eau est dégradé et que le projet permet de rétablir son caractère naturel en améliorant sa condition. Les éléments suivants devraient être présents dans l'étude :
 - a. une évaluation des impacts des travaux sur la faune et les mesures de mitigations préconisées pour réduire l'impact ;
 - b. une étude hydraulique validant le tracé proposé et assurant que la relocalisation n'aura pas d'impact hydraulique négatif ;
 - c. 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 ;
 - d. la bande de protection riveraine devra s'inscrire des deux côtés du cours d'eau avec des espèces indigènes et caractéristiques du milieu, incluant les trois strates de végétations (herbacées, arbustes et arbres) ;
 - e. enfin, le promoteur devrait s'engager à l'obtention d'un gain faunique, de la protection du cours d'eau détourné dans ses parties travaillées et en aval. Le projet présenté devrait inclure des gains environnementaux soient : création de méandres, bande riveraine élargie, chenal à deux niveaux, augmentation linéaire du cours d'eau, hétérogénéité du milieu, etc.;
 - f. des plans signés, scellés par un ingénieur représentant les conditions actuelles et celles projetées ;
 - g. un suivi de 3 ans sur les aménagements.
7. Le MDDELCC se questionne sur l'aménagement du bassin filtrant à même le cours d'eau. 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 et favoriser son maintien de manière autonome devraient être intégrés au projet et montrés aux plans.
8. Dans le document Volume 1-Rapport principal, le tableau 9-3 à la page 349 (point 1), différentes mesures de mitigations sont présentées. Selon les banques de données du MDDELCC, le ruisseau de la Prairies et les branches se situant dans l'échangeur de l'autoroute 10 et 30, sont caractérisés par un écoulement intermittent. Une autre mesure pourrait être envisagée soit la réalisation des travaux à l'intérieur de la période où le cours d'eau est en période d'étiage, ce qui minimiserait l'impact sur la faune utilisant ce cours d'eau.

9. Le MDDELCC félicite la création d'un espace de stationnement minimisant la création d'îlots de chaleur. Le promoteur devrait incorporer des espèces indigènes et non invasives. Une attention particulière devrait être faite concernant la sélection des espèces pour ne pas accentuer des problèmes déjà existants tel que l'agrile du frêne.
10. La présence de sites contaminés (4029 et 3883 carte 6F) à proximité du futur emplacement de la gare terminale 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.
11. À la page 438 du Volume 1-Rapport principal, vous faites référence à des documents qui n'ont pas été soumis. Afin de permettre une analyse complète, ces documents devraient nous être acheminés.
12. En considérant les lignes directrices sur le pourcentage du couvert forestier émises dans le document d'Environnement Canada, 2013, celui-ci devrait représenter au moins 30 % du bassin hydrographique. Environnement Canada, considère ce pourcentage de conservation très risquée car il permettrait de conserver seulement moins de la moitié de la richesse potentielle des espèces et des systèmes aquatiques à peine viable. Selon les informations de l'étude de Sokpoh, 2010, la superficie forestière en 2009, représentait seulement 12,13 % pour l'ensemble de l'Agglomération de Longueuil, ce qui laisse craindre pour la biodiversité présente sur ce territoire. La direction régionale du MDDELCC encourage fortement la compensation des superficies forestières perdues dans le projet afin d'aider au maintien de la diversité.
13. Le MDDELCC émet certaines craintes concernant l'implantation de la gare terminale du train de banlieue sur ces lots (3 467 158 et 3 349 833). 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.



AJ/aj

Audrey Jobin
Analyste, secteurs hydrique et naturel

BIBLIOGRAPHIE

Environnement Canada.2013.Quand l’habitat est-il suffisant? Troisième édition.
Environnement Canada, Toronto (Ontario).

Sokpoh, K. 2010. Portrait des pertes de superficies forestières en Montérégie entre 2004 et 2009. Agence géomatique montréalaise, 37 pages.

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

DATE : Le 23 juin 2016

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

Monsieur,

La présente donne suite à vos demandes du 19 mai et du 19 juin 2016, sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique. Nos commentaires porteront sur les addenda 1 et 2 de l'étude d'impact sur l'environnement du système de transport collectif de l'ouest de l'île de Montréal, via l'aéroport, ainsi que les commentaires sur les avis du MDDELCC concernant la recevabilité de la première partie du Projet (axe A10).

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

La directrice adjointe,



Marilou Tremblay

MT/MD/am

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

DATE : Le 22 juin 2016

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

La présente donne suite aux demandes de la Direction des évaluations environnementales des projets terrestres, des 19 mai et 2 juin 2016, de commenter, d'une part, les réponses de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) à nos questions et commentaires portant sur la recevabilité de la première partie du projet (axe A10), et, d'autre part, les addenda 1 et 2 de l'étude d'impact environnementale.

Commentaires sur les réponses aux questions et commentaires du MDDELCC

- R-83 : À propos du système de captage du CN, nous vous invitons à présenter une demande d'accès auprès de la répondante régionale de Montréal du MDDELCC, pour l'accès aux documents en vertu de la Loi d'accès aux documents des organismes publics, et ce, afin de discuter la possibilité d'avoir les informations nécessaires à ce sujet;
- R-97 : Veuillez préciser que l'inventaire des milieux humides sera réalisé conformément au guide du MDDELCC intitulé *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional* (Bazoges et al. 2014, réédition 2015).

Commentaires sur l'addenda 1

- Tableau 4-1 de la page 10 : Parmi les mesures proposées pour réduire l'interférence des murs de soutènement entourant l'écoulement des eaux souterraines, il est indiqué que le captage de ces eaux soit effectué en amont du tunnel pour les reconduire vers les systèmes de captage et/ou l'usine de traitement de la ville de Montréal. Si cette option prévoit le drainage de ces eaux vers le réseau combiné de la ville de Montréal, il y aura une susceptibilité d'augmenter la fréquence et/ou le volume des débordements des ouvrages de surverse en aval du projet. Donc, cette option ne peut pas être retenue à moins de prévoir une compensation des débris qui seront ajoutés, conformément à la position sur

l'application des normes pancanadiennes de débordement des réseaux d'égout municipaux. Pour plus d'informations sur son application, nous vous invitons à consulter le site internet du Ministère :

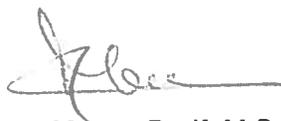
<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/ouvrages-municipaux/position-ministere.htm>

Commentaires sur l'addenda 2 :

- Serait-il possible de fournir les tracés retenus en format KMZ ou Shapefiles?;
- Parmi les parties prenantes du projet, nous vous invitons à ajouter la Direction des Grands Parcs et du Verdissement de la ville de Montréal, considérant que l'aire d'étude du projet REM se situe dans l'emprise de quatre éco-territoires;
- À la section 5.2, il est indiqué que des visites sur le terrain ont été réalisées entre les 11 et 15 avril 2016. En tenant compte du printemps tardif, le MDDELCC recommande que d'autres visites soient effectuées sur le terrain dans les plus brefs délais et vers la fin de l'été afin que toutes les espèces floristiques à statut soient identifiées. De plus, la méthodologie utilisée et les résultats des inventaires doivent être fournis au Ministère;
- Les zones inondables illustrées sur les cartes 5-20 et 5-21 ne sont plus valides pour la ville de Laval, celle-ci a intégré de nouvelles cotes de crue dans son schéma d'aménagements en mars 2015. Les nouvelles cotes de crue de la ville de Laval doivent être fournies pour la portion du territoire visée par le présent projet;
- Sur la carte 10 : Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle l'entièreté de l'emprise du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme n'est pas indiquée en vert? La totalité du bois Angell doit également être identifiée comme un espace vert;
- Une caractérisation complète des milieux humides situés dans l'aire d'étude devra être réalisée en conformité avec la méthodologie décrite dans le document Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional (Bazoge et al. 2014, réédition 2015);
- À l'annexe O de l'addenda 2, volume 3, et la section « Impacts corridor Aéroport 2 », point 3, il est indiqué qu'un impact moyen est appréhendé sur le niveau de la nappe phréatique pendant les phases de construction et d'exploitation. Il y a lieu de vérifier que l'abaissement prévu de la nappe phréatique n'aura pas un effet négatif sur l'alimentation des milieux humides du futur parc des Sources et sur le ruisseau Bertrand, situés en aval, et alimenté en partie par les eaux du Technoparc Montréal;
- À l'annexe O du volume 3 et la section 9.3.2.2 du volume 1 de l'addenda 2 concerne les impacts du doublement de la voie à l'intérieur du parc nature des Sources sont peu abordés. Ces milieux font partie de compensations acceptées par le MDDELCC pour la perte de milieux humides. nous désirons obtenir plus d'information sur l'impact du projet sur le milieu humides ainsi que les mesures à prendre.

- Le MDDELCC est préoccupé par l'impact potentiel que pourrait avoir l'antenne de l'aéroport sur les milieux naturels du parc-nature des Sources. Ces derniers font partie de compensations acceptées par le MDDELCC pour la perte des milieux humides dans le cadre d'un projet de développement du Technoparc Montréal et doivent être conservés et mis en valeur. Confirmer que ces milieux ne seront pas affectés;
- Selon des informations publiées le 20 mai dernier par Radio-Canada (<http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2016/05/20/005-terrains-lots-reserves-menaces-expropriation-reseau-electrique-train-caisse-slr-laval-montreal-deux-montagnes.shtml>), des réserves foncières ont été constituées sur certains lots pour le présent projet. Parmi ces lots se trouvent les lots 2 597 315 et 5 173 895 qui ont été acceptées par le MDDELCC en guise de compensation pour la perte de milieux humides dans le cadre du projet de développement du Technoparc Montréal. Le lot 5 173 895 a fait l'objet de nombreuses discussions entre l'arrondissement de Saint-Laurent, la Ville de Montréal et le MDDELCC pour sa mise en valeur et sa bonification environnementale. Le MDDELCC demande que la mise en réserve soit retirée pour la totalité du lot 5 173 895 et la partie du lot 2 597 315, acceptées comme compensation, et que le projet soit révisé en tenant compte de cette information;
- À la page 2-4, au tableau des autorisations et permis requis, il serait pertinent de tenir compte de l'aspect du drainage lié aux nouvelles infrastructures (chemin de fer, gare de train, stationnement, viaduc, etc.) et aux surfaces qui seront imperméabilisées. Ces travaux impliquent une gestion des eaux pluviales qui nécessitera des autorisations en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE). La prévision de ces autorisations doit être considérée afin de tenir compte des délais de traitement des demandes qui seront soumises au MDDELCC;
- À la page 5-149, section 5.5.6.1.6, il est mentionné que la localisation des égouts dans la zone concernée n'a pas encore été réalisée lors de cette étape du projet. La localisation de ces infrastructures et les travaux qui pourraient être requis pour la réalisation du projet peuvent nécessiter d'autres autorisations engendrant des délais additionnels. Il serait préférable de localiser ces infrastructures et de déterminer les travaux nécessaires, dès que le tracé final sera fixé.

MD/gg



Mouna Darif, M.Sc.
Analyste,
pour la DRAE Montréal

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

DATE : Le 9 mai 2016

OBJET : **Transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville de
Montréal**

N/Réf. : 7610-06-01-08732-00

La présente donne suite à la demande de la Direction de l'évaluation
environnementale des projets terrestres du 1^{er} avril 2016, sur la recevabilité de
l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique. Nos commentaires porteront
exclusivement sur la région de Montréal, plus spécifiquement le Technoparc.

La demande serait recevable en tenant compte des commentaires suivants :

- La trame à la figure 5-25, qui couvre les terrains remblayés sur le fleuve, devrait s'étendre plus à l'intérieur de la propriété du CN telle qu'illustré à la figure 5-21;
- À la page 78, il est indiqué qu'un volume important de phases flottantes d'hydrocarbures, estimé entre 2 et 4 millions de litres contenant également des BPC, aurait aussi été disposés au dépotoir, alors qu'il serait présent dans le secteur du PEPSC;
- À la page 79, veuillez remplacer l'avant dernier paragraphe par « *Des sols contaminés par des métaux lourds, des HAP, d'hydrocarbures pétroliers HP C₁₀-C₅₀, HAM et des eaux souterraines contaminés, surtout par l'azote ammoniacal, et aussi par des métaux lourds, des HAM, HAP, BPC, hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀, sulfures et chlorures ont été rencontré sur le site* »;
- Le nombre de sondages représentés sur la carte n° 7 n'est pas représentatif des résultats existants pour l'analyse des sols, veuillez compléter ces données;
- Les résultats de la qualité des eaux souterraines présentés sur la carte n° 8 sont incomplets.

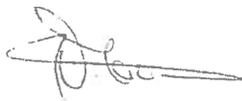
Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
Téléphone : 514 873-3636
Télécopieur : 514 873-5662
Courriel : mouna.darif@mddelcc.gouv.qc.ca
Internet : www.mddelcc.gouv.qc.ca

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

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

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

- 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, les travaux de construction et les infrastructures mises en place du SLR 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. Ainsi préciser les mesures qui seront prises afin d'éviter cet impact;
- 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 sa localisation par rapport au tracé prévu du métro léger;
- Les données pour les biogaz et les sols déjà existantes ne suffisent pas pour l'envergure du projet. D'autres études de caractérisation pour les biogaz et les sols devraient être effectuées préalablement à la réalisation du projet;
- La description de la qualité des eaux souterraines et des phases flottantes devrait se baser uniquement sur les études de Technorem (2007, 2009) puisqu'ils sont beaucoup plus complètes et à jour;
- En ce qui concerne la partie interférence du tunnel avec la nappe d'eaux souterraines et la portion souterraine du bassin Peel, nous désirons avoir plus d'information sur ces parties (durée de pompage, débit, gestion des eaux, etc.). Ces derniers seraient probablement assujettis à l'article 31.75 de la LQE. Veuillez-vous référer au *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* à cet effet;
- Il est indiqué à la figure 5-30 que le 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.



Mouna Darif, M.Sc.
Analyste

MD/gg



Québec, le 21 juin 2016



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

Objet : Réseau électrique métropolitain - Consultation sur les réponses au premier document de questions et commentaires concernant l'étude d'impact de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal & consultation sur les addendas 1 et 2

V/Réf. : 3211-08-012

N/Réf. : 115340

Monsieur le Directeur,

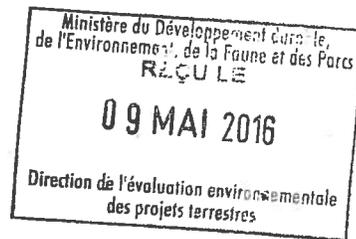
La présente fait suite à vos lettres du 19 mai et du 2 juin 2016 concernant la recevabilité des documents cités en rubrique.

Après analyse du dossier, nous vous confirmons que nous n'avons pas de commentaires à formuler.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, mes plus sincères salutations.

Le directeur,

Christian Desbiens



Québec, le 4 mai 2016

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

V/Réf. : 3211-08-012

N/Réf. : 115178

**Objet : Transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de
Montréal**

Monsieur le Directeur,

La présente fait suite à votre lettre transmise à M. Olivier Simard le 1^{er} avril dernier quant à la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet cité en rubrique.

Après analyse du dossier, nous vous informons que nous n'avons pas de commentaire à formuler sur le projet.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Directeur, nos plus sincères salutations.

Le directeur,

Christian Desbiens



Le 6 mai 2016

Par courriel seulement

Votre réf. / Your ref.
3211-08-012

Notre réf. / Our ref.
16-HQUE-00088

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

**Objet: Recevabilité de l'étude d'impact – Transport collectif entre la Rive-Sud et
le centre-ville de Montréal.**

Monsieur,

La présente fait suite à votre correspondance du 1^{er} avril dernier demandant l'avis de Pêches et Océans Canada (MPO) concernant la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet cité en objet. Nous avons examiné l'ensemble de la documentation fournie au regard de notre champ de compétence. L'analyse est basée sur les documents suivants :

- CDPQ Infra, avril 2016. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Volumes 1- Rapport principal, 457 pages.
- CDPQ Infra, avril 2016. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Volumes 2 - Cartes, pagination multiple.
- CDPQ Infra, avril 2016. Projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal. Étude d'impact sur l'environnement. Volumes 3- Annexes, pagination multiple.

Suite à la lecture des documents déposés, nous considérons que les éléments suivants n'ont pas été traités de façon satisfaisante en ce qui a trait aux impacts du projet sur les pêcheries :

- La caractérisation des habitats du poisson potentiellement impactés par le projet nous apparaît incomplète. À ce titre, dans un souci d'efficacité, nous

.../2

recommandons 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).

- 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.
- 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 certaines informations 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.
- 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 (ex. : utilisation de barge) et un autre plus pessimiste (ex. : 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 (p. ex. : 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).
- Le promoteur devrait également présenter les mesures d'évitement et d'atténuation visant à réduire les éventuels dommages sérieux au poisson (p. ex. : périodes de restriction adaptées aux enjeux de chacun des secteurs impactés, plan de gestion des eaux de chantier, séquence de travail, etc.).
- Le promoteur devrait aborder les suivis anticipés dans le cadre du projet. Ces suivis devraient être réalisés sur les composantes du projet les plus susceptibles d'occasionner des dommages sérieux au poisson (conditions hydrauliques, qualité des habitats situés en aval, remise en état, etc.).

Finalement, advenant le cas où les impacts anticipés sont d'une échelle spatiale, d'une durée ou d'une intensité qu'ils limitent, réduisent ou empêchent les poissons à utiliser son habitat, une autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* serait nécessaire. Le promoteur devra alors déposer une demande d'autorisation conformément au Règlement sur les demandes d'autorisation visée à l'alinéa 35 (2)b) de la *Loi sur les pêches*. Ce règlement présente toutes les informations requises pour que la demande d'autorisation soit considérée complète.

Pour toute question, n'hésitez pas à communiquer avec nous en vous adressant à Serge-Eric Picard au 418-775-0629 ou à l'adresse courriel serge-eric.picard@dfo-mpo.gc.ca.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Yves Savaria', with a long horizontal flourish extending to the right.

Jean-Yves Savaria
Gestionnaire, Division de la protection des pêches - Examens réglementaires

c.c. Hubert Gagné, chargé de projet, MDDELCC



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Gestion des écosystèmes
Région du Québec

Ecosystems Management
Quebec Region

Classif. sécurité / Security

Le 27 juin 2016

Par courriel seulement

Votre réf. / Your ref.
3211-08-012

Notre réf. / Our ref.
16-HQUE-00088

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

**Objet : Recevabilité des addendas 1 et 2 – Réseau électrique métropolitain (REM) –
Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport**

Monsieur,

La présente fait suite à votre correspondance du 19 mai dernier demandant l'avis de Pêches et Océans Canada (MPO) relativement à la recevabilité des addendas 1 et 2 concernant le projet cité en objet. Nous avons examiné l'ensemble de la documentation fournie au regard de notre champ de compétence. L'analyse est basée sur les documents suivants :

- CDPQ Infra. Mai 2016. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport. Volume 1 – Rapport principal, pagination multiple.
- CDPQ Infra. Mai 2016. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport. Volume 2 – Carte, pagination multiple.
- CDPQ Infra. Mai 2016. Réseau électrique métropolitain – Étude d'impact sur l'environnement Addenda no 2 – Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, via l'aéroport. Volume 3 – Annexes, pagination multiple.

Suite à la lecture des documents déposés, nous considérons que les éléments suivants n'ont pas été traités de façon satisfaisante en ce qui a trait aux impacts du projet sur les pêcheries :

.../2

Canada

850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4
Tél.: 418-775-0726, téléc.: 418-775-0658, Courriel : Jean-Yves.Savaria@dfo-mpo.gc.ca

- La caractérisation des habitats du poisson potentiellement impactés par le projet nous apparaît incomplète. À ce titre, dans un souci d'efficacité, nous recommandons 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).
- La ventilation des impacts potentiels du projet ne permet pas d'apprécier l'ampleur de ces derniers sur les pêcheries. Bien que certaines informations partielles soient présentées, 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.
- La description des habitats du poisson ainsi que des impacts potentiels devra également considérer les espèces de poisson à statut précaire identifiées notamment dans la *Loi sur les espèces en péril* (LEP).
- La zone d'étude devra inclure les secteurs d'intérêt situés en aval des futurs sites de traversés à savoir les frayères multi spécifiques présentes dans les Rapides du Cheval Blanc, les Rapides Lalemant et les Rapides du Grand Moulin.
- 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 (ex. : utilisation de barge, utilisation de ponts de glace ou autres) et un autre plus pessimiste (ex. : 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 (p. ex. : étude hydraulique en phase de construction et d'exploitation advenant une restriction trop importante de la largeur du chenal).
- Le promoteur devrait également présenter les mesures d'évitement et d'atténuation visant à réduire les éventuels dommages sérieux au poisson (p. ex. : périodes de restriction adaptées aux enjeux de chacun des secteurs impactés, plan de gestion des eaux de chantier, séquence de travail, etc.).
- Le promoteur devrait aborder les suivis anticipés dans le cadre du projet. Ces suivis devraient être réalisés sur les composantes du projet les plus susceptibles d'occasionner des dommages sérieux au poisson (conditions hydrauliques, qualité des habitats situés en aval, remise en état, etc.).

Advenant le cas où les impacts anticipés sont d'une échelle spatiale, d'une durée ou d'une intensité qu'ils limitent, réduisent ou empêchent les poissons à utiliser son habitat, une autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* serait nécessaire. Le promoteur devra alors déposer une demande d'autorisation conformément au Règlement sur les demandes d'autorisation visée à l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*. Ce règlement

présente toutes les informations requises pour que la demande d'autorisation soit considérée complète.

Les documents consultés révèlent la présence potentielle d'espèces protégées en vertu de la LEP. Si la présence d'espèces protégées en vertu de la LEP est confirmée, vous devrez possiblement demander et obtenir un permis en vertu de cette loi.

Pour toute question, n'hésitez pas à communiquer avec nous en vous adressant à Serge-Eric Picard au 418-775-0629 ou à l'adresse courriel serge-eric.picard@dfo-mpo.gc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



pour

Jean-Yves Savaria

Gestionnaire, Division de la protection des pêches - Examens réglementaires

c.c. Hubert Gagné, chargé de projet, MDDELCC