

CDPQ Infra inc.

## Réseau électrique métropolitain

# Étude d'impact sur l'environnement – Réseau Électrique Métropolitain

## Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC

déposées au ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Juillet 2016



## Réseau électrique métropolitain

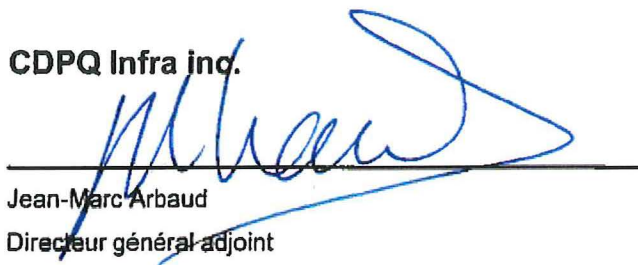
### Étude d'impact sur l'environnement – Réseau Électrique Métropolitain

#### Réponses aux questions et commentaires additionnels du MDDELCC

déposées au ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Approuvé par :

CDPQ Infra inc.



---

Jean-Marc Arbaud  
Directeur général adjoint

Hatch



---

Marie-Christine Patoine  
Associée, Directrice régionale des Services en environnement

CDPQ Infra inc.  
Centre CDP Capital  
1000, place Jean-Paul-Riopelle  
Montréal (Québec)  
H2Z 2B3

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

### CDPQ INFRA INC.

Nom	Rôle
<b>Jean Marc Arbaud</b>	Directeur général adjoint
<b>Daniel Smith</b>	Directeur du projet REM
<b>Denis Andlauer</b>	Directeur, Opérations
<b>Virginie Cousineau</b>	Directrice, Affaires publiques
<b>François Laplante</b>	Directeur adjoint, Construction et estimation
<b>Marie-Michèle Paul</b>	Conseillère, Communications et affaires publiques
<b>Didier Rancourt</b>	Coordonnateur, Environnement
<b>Yann Tisserand</b>	Directeur, Investissements Infrastructures
<b>Jean-Christophe Lincourt-Éthier</b>	Analyste principal, Investissements Infrastructures

### HATCH ET COLLABORATEURS

Nom	Rôle	Firme
<b>Direction et intégration</b>		
Sylvain Laporte, ing.	Directeur de projet	Hatch
Gérald Lavoie	Directeur des études	CIMA+
Emmanuel Felipe, ing., M.Sc.A.	Directeur des études	Hatch
Marie-Christine Patoine, ing. M.Sc.A.	Directrice de l'Étude d'impact	Hatch
Annie McNeil, ing.	Intégrateur technique	Hatch
Stéphanie Besner, biol., M.Sc.	Chargée de l'Étude d'impact	CIMA+
Martin Durocher, géol., M.SC.Env.	Directeur Environnement	CIMA+
Gisèle Belem, Ph.D.Env.	Chargée d'étude - Milieu humain	Hatch
<b>Environnement</b>		
Joumana Abou-Nohra, PhD	Hydrologie	Hatch
Thomas Adams, M.Sc.	Analyse – Milieu humain	Hatch
Daniel Andres-Molina, ing.	Analyse - Milieu physique	Hatch
Romy Bacon Savard, biol., M.Sc.A.	Analyse - Milieu biologique	Hatch
Annie Bérubé, géo. B.Sc.	Caractérisation environnementale	CIMA+
Mervyn Choy, ing.	Acoustique	Hatch

Nom	Rôle	Firme
Annie Croteau, biol. B.Sc.	Analyste - Milieu biologique	CIMA+
Julia Davourie, ing. jr., M. Sc. A	Analyse - Environnement et développement durable	Hatch
Claudia Diaz, ing., M.Env.	Analyste - Milieu humain	CIMA+
Andrei Durlut, ing., Coordonnateur	Circulation routière	Groupe SM
Manon Fortin, ing., EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Guy Fouquet, ing., Coordonnateur	Études complémentaires sur le milieu physique	Groupe SM
Sonya Graveline, ing.	Analyse - Géologie et géotechnique	Groupe SM
Tim Kelsall, acousticien, M.Sc.A., Coordonnateur	Acoustique	Hatch
Sylvie Leclerc, géog.	Géomatique	CIMA+
Maria Mendez de Lopez, ing. Ph.D., PA LEED	Analyste - Milieu physique	CIMA+
Pierre Nadeau, EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Sladjana Pavlovic, géogr., M.Sc.	Cartographie	Hatch
<b>Architecture</b>		
Éric Girard, architecte OAA, OAA	Architecture et stations	GCDB
<b>Ingénierie</b>		
Julie Arsenault, M. Sc.	Géomatique	Hatch
Jean-Christophe Belisle, ing.	Intégrateur technique	Hatch
Guillaume Boutavie, ing.	Exploitation/Équipements/Énergie	SETEC
Sylvain Busson, ing.	Exploitation/Équipements/Énergie	SETEC
Thierry David, ing., Coordonnateur	Systèmes	Systra
Emmanuel Felipé, ing.	Projet référence REM	Hatch
François Giguère, ing.	Devis de performance	Hatch
Jean Habimana, ing., Ph.D., Coordonnateur	Tunnel, ouvrages souterrains	Hatch
Sylvain Laporte, ing.	Directeur de projet	Hatch
Gérald Lavoie, ing.	Directeur technique	Hatch



Nom	Rôle	Firme
Claude Maillé, ing.	Stations et bâtiments	CIMA+
Marie-Claude Michaud, ing.	Génie civil, ouvrages d'art	CIMA+
Julian Mikus, ing., M.Sc.A., Coordonnateur	Ouvrages d'art	Hatch
André Thibault, urb. M. Ing.	Intégrateur urbain	CIMA+

## REGISTRE DES ÉMISSIONS

Émission	Date	Description
<b>R00</b>	2016-07-11	Émission finale à CDPQ Infra pour soumission au MDDELCC

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Réponses aux Questions Et commentaires du MDDELCC .....</b>	<b>2</b>
2.1	Questions et commentaires du MFFP sur l'addenda 2.....	4
2.2	Questions et commentaires sur l'addenda 3.....	22
2.2.1	Mise en contexte de l'addenda 3.....	22
2.2.2	Démarche d'information et de consultation .....	23
2.2.3	Description du milieu récepteur .....	23
2.2.4	Description du projet.....	29
2.2.5	Impacts du projet .....	38
2.2.6	Volume 3 .....	42
2.3	Question et commentaires sur le second document de réponse.....	45
<b>3</b>	<b>Complément d'information : .....</b>	<b>50</b>
3.1	Autres : complément à la 2 <sup>e</sup> série de questions.....	50

## Liste des tableaux

Tableau 2-1 : Description du couvert arborescent affecté par le projet du REM .....	9
Tableau 2-2 : Superficie arborescente potentiellement perdue en fonction du type de couvert et stade de développement .....	14
Tableau 2-3 : Comparaison des variantes de tracé de l'antenne Aéroport .....	45

## Liste des figures

Figure 2-1 : Deuxième pont traversant la rivière des Prairies .....	5
Figure 2-2 : Aires préliminaires potentielles des impacts sur le couvert arborescent.....	16
Figure 2-3 : Localisation générale des infrastructures prévues à la station Pointe-Claire.....	18
Figure 2-4 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station terminale Rive-Sud .....	24
Figure 2-5 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station Panama .....	25
Figure 2-6 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station Île-des-Sœurs.....	26
Figure 2-7 : Plan d'implantation optimisé de la station terminale Rive-Sud.....	30
Figure 2-8 : Plan préliminaire d'implantation de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue .....	31
Figure 2-9 : Superposition des limites de propriété d'Aéroports de Montréal (ligne rouge) et du projet de conservation (encadré gris) du Technoparc St-Laurent (ligne pointillée noire) .....	36
Figure 2-10 : Alternatives envisagées et localisation des lots .....	48

## Annexes

Annexe A	Cartes
Annexe B	Mandat d'inventaires archéologiques
Annexe C	Plan d'empiètement du REM

# 1 INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses aux questions et des commentaires adressés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) à CDPQ-Infra inc. dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet du Réseau électrique métropolitain (REM). Plus précisément, le document répond à des questions sur deux documents transmis par l'initiateur : l'addenda 3 et le second document de réponses. De plus, il débute par une série de questions et commentaires du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) sur l'addenda 2, ces éléments n'ayant pu être intégrés dans la 2<sup>e</sup> série de questions et commentaires transmise le 30 juin 2016.

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

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

## 2 RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MDDELCC

Le rapport d'étude d'impact sur l'environnement du projet de Réseau électrique métropolitain (REM), présenté avec ses addendas 1, 2 et 3, sera complété par une série d'études et investigations complémentaires en cours de préparation. Le tableau qui suit présente un résumé des études additionnelles que CDPQ Infra Inc. s'engage à livrer en complément aux documents précités.

Rapports et documents complémentaires à soumettre	Raisons des délais	Plan d'action	Date visée
Études d'achalandage du REM	Données stratégiques confidentielles	Sommaire à produire pour le BAPE	22 août 2016
Évaluation des impacts économiques du projet	Données stratégiques confidentielles		
Carte résumant l'évolution du projet depuis début de l'ÉIE	En cours de préparation pour le projet de référence	Envoyer au MDDELCC	30 juillet 2016
Orientations et objectifs de planification et développement des municipalités touchées par le REM	Rencontres en cours	Sommaire à produire pour le BAPE	22 août 2016
Fiches techniques des stations avec analyse des impacts.	En cours de révision avec les parties prenantes	Sommaire à produire pour le BAPE	22 août 2016
Étude de circulation routière détaillée	En cours de préparation pour le projet de référence	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Évaluation des impacts de fermetures de rues	En attente des résultats de l'étude de circulation routière	Envoyer au MDDELCC	29 août 2016
Étude de caractérisation de l'ambiance sonore	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Étude de modélisation des impacts du bruit	À finaliser avec les résultats des mesures en cours	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Étude de caractérisation du niveau de vibrations	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Étude de modélisation des impacts des vibrations	À finaliser avec les résultats des mesures en cours	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Estimation du bilan d'émissions des GES	Rapport plus détaillé demandé par le MDDELCC	Coordination en cours avec le MTQ Envoyer au MDDELCC	À déterminer avec MTQ et MDDELCC
Étude de modélisation des émissions de poussières	En cours : devis à faire approuver par le MDDELCC	Envoyer au MDDELCC	15 août 2016

Rapports et documents complémentaires à soumettre	Raisons des délais	Plan d'action	Date visée
Étude de modélisation hydrogéologique Aéroport	En attente des relevés géotechniques en cours	Envoyer au MDDELCC	Septembre 2016
Étude de modélisation hydrogéologique PSC	À coordonner avec la Ville de Montréal	Envoyer au MDDELCC	À déterminer avec CMM
Étude de l'impact sur le paysage	En cours de préparation pour le projet de référence	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Étude de potentiel archéologique	En cours de préparation pour le projet de référence	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Caractérisation de l'habitat du poisson	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	Octobre 2016
Caractérisation des milieux humides	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	15 août 2016
Inventaires printaniers des espèces fauniques à statut	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	15 août 2016
Inventaires estivaux des espèces fauniques à statut	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	Octobre 2016
Inventaires printaniers des espèces floristiques à statut	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	15 août 2016
Inventaires estivaux des espèces floristiques à statut	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	Octobre 2016
Inventaires des EEE	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	Octobre 2016
Inventaires archéologiques	Contrainte saisonnière : travaux en cours	Envoyer au MDDELCC	Novembre 2016
Lignes directrices du plan de mesures d'urgence - Construction	En cours de préparation pour le projet de référence	Envoyer au MDDELCC	22 août 2016
Plan de suivi des impacts du projet	En attente des résultats des inventaires	Envoyer au MDDELCC	Novembre 2016
Plan de surveillance des travaux de construction	Requiert le plan de travail du fournisseur IAC	Envoyer au MDDELCC	Hiver 2017
Étude de modélisation hydraulique de l'impact des ponts	Requiert la conception des ponts par fournisseur IAC	Envoyer au MDDELCC	Hiver 2017



## 2.1 Questions et commentaires du MFFP sur l'addenda 2

**QC-1** À la page 5-46 de l'addenda 2, vous citez 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? Sinon, quels sont les objectifs, les méthodes et les résultats sommaires de cette étude?

**RE-1** Ce « Rapport de caractérisation écologique produit par CIMA+ pour l'aéroport de Montréal pour le projet SLR de l'Ouest – Service aérotrain et métro de surface (2013) » a été consulté dans le cadre d'une entente de collaboration entre CDPQ Infra et ADM sujette au maintien de la confidentialité des documents appartenant à ADM. Nous ne pouvons par conséquent pas fournir ce rapport.

Pour la zone d'étude déterminée par ADM (confidentielle), les objectifs de ce rapport étaient :

- Identifier et délimiter les milieux humides potentiels;
- Identifier et caractériser les cours d'eau potentiels;
- Repérer et identifier toute espèce floristique et faunique à statut précaire;
- Inventorier la végétation, la faune, les habitats fauniques; et
- Produire un descriptif général des conditions du milieu.

Les méthodes qui ont été utilisées sont les suivantes :

- Revue documentaire (imagerie satellite, base de données sur le territoire du Québec [BDTQ], cartes topographiques de Ressources naturelles Canada, Atlas des milieux humides de Canards Illimités Canada et Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec [CDPNQ], etc.);
- Inventaires sur le terrain menés conformément aux guides et lignes directrices du MDDELCC pour les milieux humides, hydriques et riverains;
- Inventaires de la végétation menés à l'intérieur de polygones homogènes identifiés par photo-interprétation; et
- Observations visuelles et auditives pour relever la présence de la faune (mammifères, reptiles, amphibiens et oiseaux).

Les résultats pertinents à l'étude d'impact pour le projet du REM ont déjà été présentés dans les addendas 2 et 3 soumis au MDDELCC et ne peuvent être décrits davantage par souci de préservation de la confidentialité.

- QC-2** 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. Pouvez-vous détailler les ouvrages qui devront être réalisés dans le milieu aquatique pour cette traversée (pont 2 de la rivière des Prairies)?
- RE-2** Deux piles de soutien pour le second pont sont proposées à ce stade-ci de la définition du projet sur la figure en question, et sont colorées en rouge sur l'extrait suivant :

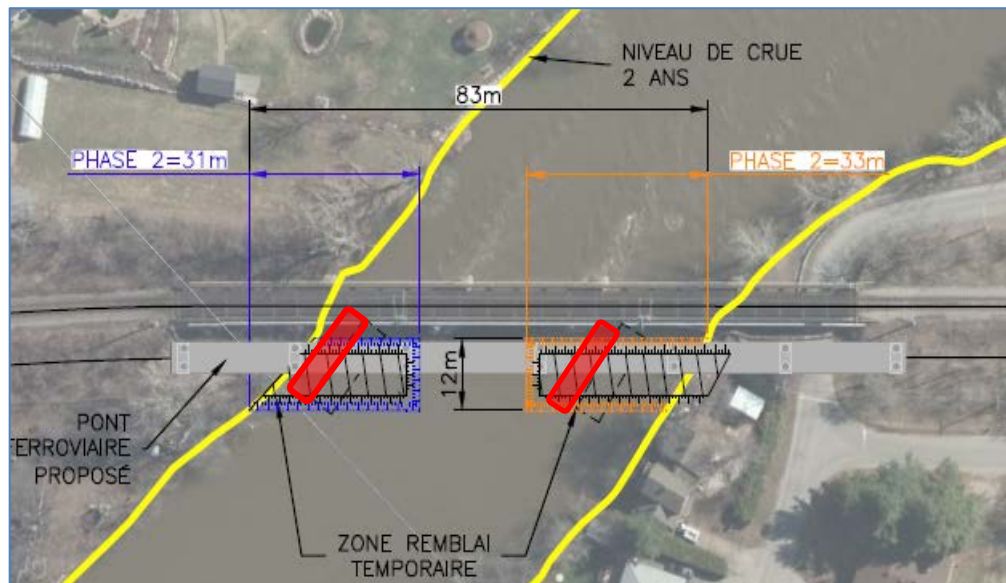


Figure 2-1 : Deuxième pont traversant la rivière des Prairies

- QC-3** La mesure d'atténuation Bio12 du volume 3 de l'addenda 2 fait mention du 15 avril au 15 juillet comme 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<sup>er</sup> mars et le 1<sup>er</sup> août. Pouvez-vous ajuster la mesure d'atténuation Bio12 en ce sens?

**RE-3** Suivant la recommandation du MFFP, la mesure d'atténuation Bio12 a été révisée afin d'inclure les périodes critiques du cycle vital de la faune ichthyenne. Ainsi, la période de restriction des travaux dans l'habitat du poisson devra être appliquée entre le 1<sup>er</sup> mars et le 1<sup>er</sup> août.

**QC-4** À l'annexe O, pour le corridor Deux-Montagnes et pour la composante de la qualité des eaux de surface, vous ne prévoyez pas de mesures d'atténuation, puisque vous présumez 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 l'addenda 2 mentionne, à la page 9-14, que les berges des rivières comportent des sédiments et des sols susceptibles à l'érosion, veuillez 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.

**RE-4** Effectivement, les berges de la rivière, de même que la base du barrage, pourront être une source de MES durant les travaux de construction. En ce qui concerne la présence de sédiments dans le lit de la rivière, des forages géotechniques et environnementaux prévus cet été à l'emplacement des travaux permettront de confirmer l'absence/présence de sédiments.

En respect des règles de bonnes pratiques de construction lors de travaux dans une rivière, des mesures d'atténuation sont proposées. En conséquence, la mesure d'atténuation Phy41 a été ajoutée.

Phy41 : Une gestion des matières en suspension sera nécessaire afin d'éviter l'entraînement de MES durant les travaux de construction des ponts, des pratiques standards proposées par le MTQ (Tome II Chapitre 9 MESURES D'ATTÉNUATION ENVIRONNEMENTALES TEMPORAIRES) seront adoptées pendant la construction. Parmi elles, l'installation de géotextile pour la protection des berges avant de placer la pierre nette pour la construction de jetées et l'installation des rideaux de sédiments autour des travaux dans les rivières.

**QC-5** 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;
- 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.

**RE-5** Nous prenons note de ce commentaire. Ces données ainsi que des stratégies de gestion seront élaborées et déposées suivant les inventaires biologiques en cours.

Un rapport préliminaire des inventaires complétés en mai et juin 2016 sera déposé au MDDELCC et MFFP avant les audiences du BAPE prévues en août 2016. Les résultats des inventaires réalisés en juillet et août seront déposés au MDDELCC et au MFFP à l'automne 2016.

Suite à la réception des résultats des inventaires, des plans de compensation seront développés pour la perte d'habitat du poisson et de la couleuvre brune (ou toute autre espèce faunique à statut précaire repérée). Le cas échéant, ces plans incluront les détails de la démarche de relocalisation des spécimens et de gestion des populations fauniques affectées. Ces plans seront déposés au MDDELCC et au MFFP avant les audiences publiques du BAPE.

**QC-6** 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 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. Selon le MFFP, en raison des impacts ponctuels envisageables sur l'habitat de cette espèce menacée, l'évaluation qualitative du degré de perturbation devrait être revue. Malgré les mesures d'atténuation qui consistent à déplacer les couleuvres brunes vers les habitats adjacents, des impacts résiduels significatifs demeurent. En effet, selon l'expérience du MFFP, 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. 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

([ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles\\_standardises/MFFP\\_2015\\_Lignes%20directrices%20habitats%20fauniques.pdf](ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/MFFP_2015_Lignes%20directrices%20habitats%20fauniques.pdf)) 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 et 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 avant l'émission du décret gouvernemental.

**RE-6** L'analyse des impacts sur les espèces à statut précaire a été révisée afin de tenir compte des commentaires du MFFP présentés ci-dessus pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Suivant les recommandations du MFFP, le degré de perturbation a été revu à « Fort » et l'étendue de l'impact a été revue à « Régionale ». Ainsi, l'importance de l'impact des travaux de construction est « Forte ». L'application des mesures d'atténuation décrites dans les addendas 2 et 3 de l'ÉIE diminue l'importance de l'impact résiduel à « Moyenne », mais cet impact demeure « Significatif » pour les raisons énumérées ci-dessus par le MFFP.

L'analyse des impacts attendus le long de l'antenne Aéroport sera révisée en fonction des résultats des inventaires des espèces fauniques à statut précaire qui seront complétés au cours de l'été 2016, si des modifications doivent être apportées. En effet, à ce jour, aucune occurrence d'espèce à statut n'a été signalée au MFFP et au CDPNQ pour ce secteur.

Un plan de compensation pour la perte d'habitat de la couleuvre brune sera déposé au MDDELCC et MFFP avant les audiences du BAPE. Ce plan proposera des mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation propres aux espèces à statut précaire qui auront été identifiées lors des inventaires de terrain. Ces mesures seront élaborées conformément aux *Les lignes directrices pour la compensation des habitats fauniques* (MFFP, 2015) ainsi qu'aux recommandations des analystes du MFFP qui seront consultés.

**QC-7** Conformément à ce qui a été exigé pour l'antenne Rive-Sud, veuillez détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectares) en fonction de la carte écoforestière (MRN, 2013). Veuillez aussi 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).

**RE-7** L'analyse des cartes écoforestières superposées aux aires préliminaires de déboisement prévues pour le projet a permis d'estimer la perte de couvert arborescent en fonction des peuplements perdus et de leurs stades de développement (jeune ou vieux), pour les antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport. Les résultats de cette analyse sont présentés aux Tableau 2-1, Tableau 2-2 ainsi qu'à la série de Figure 2-2.

*Tableau 2-1 : Description du couvert arborescent affecté par le projet du REM*

No de polygone	Type de couvert arborescent	Abréviation groupement d'essences	Définition groupement d'essences	Abréviation classe d'âge et structure des peuplements	Définition classe d'âge et structure des peuplements	Superficie (m2)	Superficie (ha)
<b>ANTENNE DEUX-MONTAGNES</b>							
1	Feuillu	FIFT	Feuillus intolérants à l'ombre avec feuillus tolérants à l'ombre	JIR	< 80 ans (jeunes peuplements de structure irrégulière)	409.2	0.04
2	Feuillu	PEFX	Peupleraie à peupliers indistincts et feuillus indéterminés	10	0 à 20 ans	15500.8	1.55
3	Feuillu	FHPE	Feuillus sur station humide avec peupliers indistincts	JIN	< 80 ans (jeunes peuplements de structure régulière)	4406.7	0.44
4	Feuillu	FTES	Feuillus tolérants à l'ombre avec érables à sucre	VIR	> 80 ans (vieux peuplements de structure irrégulière)	1505.2	0.15



No de polygone	Type de couvert arborescent	Abréviation groupement d'essences	Définition groupement d'essences	Abréviation classe d'âge et structure des peuplements	Définition classe d'âge et structure des peuplements	Superficie (m2)	Superficie (ha)
5	Feuille	FHPE	Feuillus sur station humide avec peupliers indistincts	5070	< 80 ans (jeunes peuplements de structure étagée : étage principal de 50 ans et étage secondaire de 70 ans)	7694.3	0.77
6	Feuille	FXFI	Feuillus indéterminés avec feuillus intolérants à l'ombre	30	21 à 40 ans	3756.0	0.38
7	Feuille	FXFI	Feuillus indéterminés avec feuillus intolérants à l'ombre	30	21 à 40 ans	3317.8	0.33
8	Feuille	FHFH	Feuillus sur station humide	50	41 à 60 ans	1912.6	0.19
9	Feuille	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	6103.8	0.61
10	Feuille	FTES	Feuillus tolérants à l'ombre avec érables à sucre	VIN	> 80 ans (vieux peuplements de structure régulière)	4775.5	0.48
11	Mélangé	FTERRX	Feuillus tolérants à l'ombre et érables à sucre et/ou rouges avec résineux indéterminés	JIR	< 80 ans (jeunes peuplements de structure irrégulière)	1569.3	0.16
12	Feuille	FTES	Feuillus tolérants à l'ombre avec érables à sucre	VIN	> 80 ans (vieux peuplements de structure régulière)	1219.2	0.12

No de polygone	Type de couvert arborescent	Abréviation groupement d'essences	Définition groupement d'essences	Abréviation classe d'âge et structure des peuplements	Définition classe d'âge et structure des peuplements	Superficie (m2)	Superficie (ha)
13	Feuille	ERFT	Érablière à feuillus d'essences tolérantes	JIN	< 80 ans (jeunes peuplements de structure régulière)	263.1	0.03
14	Feuille	ERFT	Érablière à feuillus d'essences tolérantes	VIN	> 80 ans (vieux peuplements de structure régulière)	4041.6	0.40
15	Feuille	ERFT	Érablière à feuillus d'essences tolérantes	JIN	< 80 ans (jeunes peuplements de structure régulière)	1523.8	0.15
<b>ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE</b>							
16	Feuille	PEFT	Peupleraie à peupliers indistincts et feuillus tolérants à l'ombre	JIR	< 80 ans (jeunes peuplements de structure irrégulière)	30720.6	3.07
17	Feuille	PEFT	Peupleraie à peupliers indistincts et feuillus tolérants à l'ombre	50	41 à 60 ans	4473.9	0.45
18	Feuille	PEFT	Peupleraie à peupliers indistincts et feuillus tolérants à l'ombre	JIR	< 80 ans (jeunes peuplements de structure irrégulière)	8913.4	0.89
19	Feuille	ESFT	Érablière à érables à sucre avec feuillus tolérants à l'ombre	JIN	< 80 ans (jeunes peuplements de structure régulière)	16486.3	1.65

No de polygone	Type de couvert arborescent	Abréviation groupement d'essences	Définition groupement d'essences	Abréviation classe d'âge et structure des peuplements	Définition classe d'âge et structure des peuplements	Superficie (m2)	Superficie (ha)
20	Feuille	FIFN	Feuillus intolérants à l'ombre avec feuillus non commerciaux	10	0 à 20 ans	603.8	0.06
21	Feuille	FTFX	Feuillus tolérants à l'ombre avec feuillus indéterminés	JIR	< 80 ans (jeunes peuplements de structure irrégulière)	691.7	0.07
22	Feuille	FXFI	Feuillus indéterminés avec feuillus intolérants à l'ombre	10	0 à 20 ans	6047.2	0.60
23	Feuille	FTFX	Feuillus tolérants à l'ombre avec feuillus indéterminés	30	21 à 40 ans	41264.6	4.13
24	Feuille	FTFI	Feuillus tolérants à l'ombre avec feuillus intolérants à l'ombre	50	41 à 60 ans	23079.3	2.31
<b>ANTENNE AÉROPORT</b>							
25	Feuille	FHFT	Feuillus sur station humide avec feuillus tolérants à l'ombre	50	41 à 60 ans	5839.0	0.58
26	Feuille	FTFX	Feuillus tolérants à l'ombre avec feuillus indéterminés	30	21 à 40 ans	8047.0	0.80

No de polygone	Type de couvert arborescent	Abréviation groupement d'essences	Définition groupement d'essences	Abréviation classe d'âge et structure des peuplements	Définition classe d'âge et structure des peuplements	Superficie (m2)	Superficie (ha)
27	Feuillu	FTER	Feuillus tolérants à l'ombre avec érables à sucre et/ou rouges	50	41 à 60 ans	7789.9	0.78
28	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5625.1	0.56

Tableau 2-2 : Superficie arborescente potentiellement perdue en fonction du type de couvert et stade de développement

ANTENNE DEUX-MONTAGNES												
Type de couvert arborescent	Feuillu	Mélangé	Résineux	Indéterminé	Total couvert arborescent	Sans couvert	TOTAL	Stade de développement	Jeune (< 80 ans)	Vieux (> 80 ans)	Indéterminé	TOTAL
Superficie (m <sup>2</sup> )	56429.6	1569.3	0	0	57998.9	1605213.3	1663212.2	Superficie (m <sup>2</sup> )	40353.6	11541.5	6103.8	57998.9
Superficie (ha)	5.64	0.16	0	0	5.80	160.52	166.32	Superficie (ha)	4.04	1.15	0.61	5.80
ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE												
Type de couvert arborescent	Feuillu	Mélangé	Résineux	Indéterminé	Total couvert arborescent	Sans couvert	TOTAL	Stade de développement	Jeune (< 80 ans)	Vieux (> 80 ans)	Indéterminé	TOTAL
Superficie (m <sup>2</sup> )	132280.8	0	0	0	132280.8	1146213.4	1278494.2	Superficie (m <sup>2</sup> )	132280.8	0	0	132280.8
Superficie (ha)	13.23	0	0	0	13.23	114.62	127.85	Superficie (ha)	13.23	0	0	13.23
ANTENNE AÉROPORT												
Type de couvert arborescent	Feuillu	Mélangé	Résineux	Indéterminé	Total couvert arborescent	Sans couvert	TOTAL	Stade de développement	Jeune (< 80 ans)	Vieux (> 80 ans)	Indéterminé	TOTAL
Superficie (m <sup>2</sup> )	21675.9	0	0	5625.1	27301.0	121764.8	149065.8	Superficie (m <sup>2</sup> )	21675.9	0	5625.1	27301.0
Superficie (ha)	2.17	0	0	0.56	2.73	12.18	14.91	Superficie (ha)	2.17	0	0.56	2.73

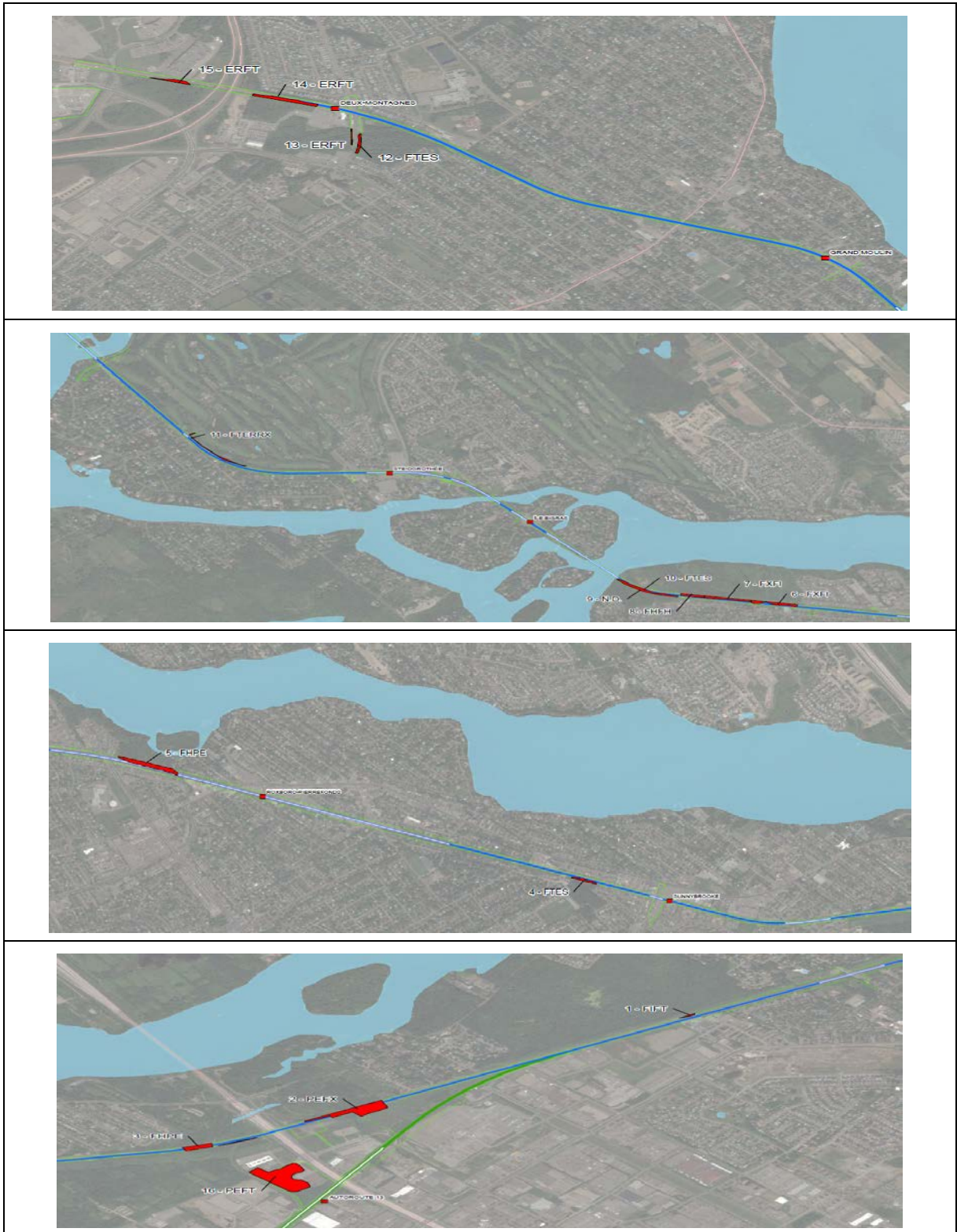






Figure 2-2 : Aires préliminaires potentielles des impacts sur le couvert arborescent

**QC-8** Les travaux prévus dans le secteur de la gare projetée de Pointe-Claire pourraient affecter plusieurs milieux naturels importants. Selon l'addenda 2, 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.

**RE-8** Tel que montré à la Carte 10 – Sites protégés et d'intérêt écologique, la gare Pointe-Claire n'est pas située sur l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. De plus, aucune occurrence d'espèces floristiques à statut précaire n'a été enregistrée pour ce secteur ni aucun écosystème forestier exceptionnel.

Comme montré à la Figure 2-3 qui suit, la gare Pointe-Claire se trouvera au sud d'un espace vacant et partiellement boisé où se situent trois (3) milieux humides. La caractérisation et la valeur écologique de ces milieux humides ont déjà été présentées dans l'addenda 2 de l'ÉIE. La gare sera située dans la portion sud-est du terrain, à la jonction de la voie de desserte de l'autoroute 40 Ouest et de l'avenue Fairview. Le stationnement incitatif est prévu dans l'espace vacant, non boisé du terrain, tel qu'indiqué en jaune sur la Figure 2-3.

Toutes les mesures d'évitement et d'atténuation seront prescrites au fournisseur IAC afin de limiter au maximum les impacts sur le milieu naturel de ce terrain et d'isoler les milieux humides et boisés existants des perturbations des travaux.



Figure 2-3 : Localisation générale des infrastructures prévues à la station Pointe-Claire

Si la perte de milieux humides est inévitable dans ce secteur, celle-ci sera considérée dans le plan de compensation des milieux humides qui sera déposé au MDDELCC avant les audiences publiques du BAPE en août 2016.

**QC-9** L'addenda 2 présente 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 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, avez-vous l'intention de réaliser un inventaire afin de couvrir les zones où les données ne sont pas disponibles?



**RE-9** Aucune donnée n'est disponible ou publiquement accessible quant aux essences d'arbres 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. Hatch a tenté d'obtenir ces informations, sans succès, directement auprès de cet arrondissement et de ces villes. Il n'est pas prévu de faire des inventaires spécifiques pour l'identification des arbres sur l'ensemble de ces territoires.

Pour le moment, l'analyse des cartes écoforestières a permis de caractériser les types de couvert forestier ainsi que les groupements d'essences qui seront affectés par le déboisement lors des travaux de construction dans l'emprise du projet. Veuillez vous référer à la RE-7 du présent document à ce sujet.

Veuillez noter que l'inventaire des arbres dans l'emprise des travaux de construction sera effectué dans le cadre des demandes de certificats d'autorisation pour l'abattage d'arbres. Les spécimens qui seront affectés seront ainsi identifiés avant le début des travaux. Les résultats de ces inventaires seront transmis au MDDELCC et au MFFP lorsqu'ils seront disponibles.

**QC-10** Le MFFP aimerait avoir plus de détails sur la mesure d'atténuation Bio7 du volume 3, au sujet de la compensation des pertes de végétation. Est-ce que l'identification des espèces arborescentes menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est prévue?

**RE-10** Tel que décrit précédemment, les types de couvert forestier ainsi que les groupements d'essences d'arbres qui seront affectés par le déboisement dans le cadre de ce projet ont été identifiés par l'analyse des cartes écoforestières du MERN (2016). L'inventaire du couvert végétal sera mené dans le cadre des demandes de permis pour l'abattage d'arbres, et ce, dans les aires qui seront affectées par les travaux. Une attention particulière sera portée au repérage et à l'identification des espèces végétales à statut précaire. Le cas échéant, des mesures d'évitement seront prises afin de protéger ces espèces. Si la perte d'habitat est inévitable, elles seront déplacées dans un habitat propice selon un protocole approuvé par le MFFP et feront l'objet d'un suivi annuel.

Veillez noter qu'après les travaux de construction, les aires de travaux seront restaurées le plus possible à leur niveau initial, voire même de manière à générer un gain net de couvert végétal. Les aires de travaux seront revégétalisées en utilisant des espèces indigènes, et toutes les mesures seront prises afin d'empêcher la propagation d'espèces végétales exotiques envahissantes. Un plan de compensation des pertes de végétation sera développé et la reprise de la végétation fera l'objet d'un suivi environnemental annuel pendant un nombre d'années à déterminer. Ces plans de compensation et de suivi environnemental seront fournis au MDDELCC et MFFP avant les audiences publiques du BAPE.

**QC-11** Les impacts résiduels relatifs au changement de couvert végétal sont jugés non significatifs. Veuillez présenter la méthode utilisée pour en venir à cette conclusion. Selon le MFFP, 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 devrait être considéré comme un impact significatif. Ce constat illustre l'importance de compléter les inventaires du couvert végétal.

**RE-11** La méthodologie d'analyse des impacts résiduels a été présentée à l'addenda 3 de l'ÉIE. L'application de mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation des impacts sur la végétation (présentées dans les addendas 2 et 3) a permis de diminuer la valeur de l'intensité de l'impact à « Faible », ce qui, selon la méthodologie établie, entraîne une importance de l'impact résiduel « Mineure », et donc, « Non significative ».

Veillez noter que les impacts sur les espèces végétales à statut précaire (EMVS) ne font pas partie de la même composante que la végétation sans statut de protection légale, et ainsi, sont évalués séparément. L'analyse de l'impact sur la végétation à statut précaire pour résultat une importance « Moyenne », mais aussi considérée « Non significative » suite à l'application de mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de suivi approuvées par le MDDELCC et le MFFP. L'analyse des impacts sur la végétation à statut précaire pourra être révisée en fonction des résultats des inventaires du couvert végétal qui seront menés au moment des demandes de permis pour l'abattage d'arbres, avant le début des travaux de construction. À l'heure actuelle, peu d'informations sont disponibles au CDPNQ, ce qui ne permet pas de bien identifier les spécimens à statut précaire dans la zone d'étude élargie du projet et leur abondance afin d'évaluer précisément les impacts potentiels.

- QC-12** En conformité avec les objectifs de mise en valeur de l'environnement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, et particulièrement dans le cadre de la protection des bois et corridors forestiers métropolitains, veuillez indiquer si l'engagement pris dans l'étude d'impact, relativement à l'antenne Rive-Sud, visant à compenser la perte de couvert forestier « par le remplacement des arbres coupés et arbustes de ce boisé, sur le même site, par des espèces indigènes identiques et de maturité similaire, suivant un ratio minimal d'un pour un » (Étude d'impact, vol. 1, p. 379), s'appliquera pour l'ensemble du projet du REM.
- RE-12** Les mêmes engagements s'appliquent pour l'ensemble du projet du REM.



## 2.2 Questions et commentaires sur l'addenda 3

### 2.2.1 Mise en contexte de l'addenda 3

- QC-13** À la page 2-2, dans la section sur l'antenne Rive-Sud du tableau, il est question d'une double structure pour le pont ferroviaire de l'Île-des-Sœurs. Il ne semble pas y avoir de description de cette modification au projet dans l'addenda 3. Veuillez la fournir.
- RE-13** Les nouvelles illustrations techniques pour le pont ferroviaire de l'Île-des-Sœurs seront disponibles au début d'août. La principale distinction entre la solution initialement proposée et celle actuellement envisagée se situe du côté de Montréal et non au-dessus du bras du fleuve. Pour la portion au-dessus du bras du fleuve, soit le pont de l'Île-des-Sœurs, on parle d'une seule structure et non de deux. Une fois le bras du fleuve traversé, la structure sera élargie pour passer à deux structures comportant une seule voie ferrée afin d'introduire, dans l'axe de la rue Marc-Cantin, la voie pour accéder à l'atelier-dépôt qui serait localisé sur le site de l'AMT dans le Parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles.
- QC-14** Veuillez mieux définir les différences entre les modifications apportées au centre d'entretien de Saint-Eustache dans l'addenda 2 et dans l'addenda 3.
- RE-14** Pour les besoins de l'évaluation des impacts, aucune modification n'a été considérée dans l'addenda 3 par rapport à l'analyse effectuée initialement dans l'addenda 2. Ce scénario représente un pire cas, puisque moins de modifications devraient être requises au centre d'entretien de Saint-Eustache que celles décrites à l'Addenda 2.

Dans l'option optimisée en cours d'évaluation, moins de voies de remisage des rames en dehors des périodes d'opération seront probablement requises. L'agrandissement de l'atelier pourra possiblement être de moindre envergure que celui montré à la Figure 7-32 de l'addenda 2, et l'aire de maintenance lourde ne sera plus nécessaire à cet emplacement. L'évaluation d'optimisation des modifications à apporter au centre d'entretien de Saint-Eustache, considérant que l'entretien lourd se fera maintenant à l'atelier-dépôt de Pointe-Saint-Charles, n'est pas encore finalisée : c'est pourquoi le pire cas (addenda 2) est toujours considéré dans l'identification et l'analyse des impacts. L'impact des modifications finales retenues suite à cette étude d'optimisation pourra être documenté, sur demande du MDDELCC, dans l'évaluation détaillée des impacts des stations, qui sera finalisée pour les audiences du BAPE.

## 2.2.2 Démarche d'information et de consultation

- QC-15** Comme d'autres activités de consultation sont prévues, pourriez-vous poursuivre le dépôt des sommaires des consultations avec les parties prenantes et la démonstration de la prise en compte des préoccupations au projet?
- RE-15** Nous pourrions continuer à fournir les renseignements nécessaires suivant les prochaines activités de consultation qui se tiendront. Nous tiendrons à cet effet une nouvelle série de portes ouvertes à l'automne.
- QC-16** Concernant les comités de suivi, pouvez-vous 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?
- RE-16** Différents comités de bon voisinage seront mis en place à compter de l'hiver 2017 avant le début des travaux. Les renseignements concernant ces différents comités restent à définir. D'ici là, une seconde tournée de portes ouvertes sera effectuée à l'automne 2016. De nouveaux lieux seront inscrits au calendrier pour couvrir encore plus de territoire que lors de la première tournée. Des rencontres s'effectuent aussi régulièrement avec nos différents partenaires; un dialogue continu est ainsi en marche avec les municipalités concernées et les différentes sociétés de transport. Un comité opérationnel est aussi en place (incluant entre autres le MTQ, l'AMT et la SQI); ces rencontres se font sur une base hebdomadaire. Finalement, une série d'une vingtaine de rencontres sectorielles a eu lieu lors des consultations, incluant différents groupes ayant manifesté un intérêt pour le projet, dont des groupes en environnement, en patrimoine, en économie et des experts provenant du domaine universitaire par exemple. Ces rencontres sectorielles ont aussi permis de joindre les différents maires concernés par le projet ainsi que d'enclencher le dialogue avec ces municipalités en continu.

## 2.2.3 Description du milieu récepteur

- QC-17** À la section 4.3.3, il est indiqué que des acquisitions sont nécessaires notamment pour les travaux d'aménagement de chemins d'accès. Ce volet n'a pas été développé dans l'étude d'impact et les addendas. Veuillez préciser quels sont les aménagements prévus pour les chemins d'accès.
- RE-17** Les voies d'accès temporaires au chantier pour l'antenne Rive-Sud seront principalement comprises dans l'emprise préliminaire des travaux délimitée (voir les fichiers Shapefiles transmis en accompagnement des réponses à la 2<sup>e</sup> série de questions et de

commentaires). Le cas échéant, des ententes seront prises par le fournisseur IAC pour l'utilisation de terrains privés hors de l'emprise délimitée.

Concernant les voies routières permanentes d'accès aux stations et stationnements, des stations : terminale Rive-Sud, Panama et Île-des-Sœurs, les Figure 2-4, Figure 2-5 et Figure 2-5 montrent les aménagements prévus, ainsi que leur emprise de travail. Pour la description des aménagements, veuillez vous référer respectivement aux sections 7.2.2.2.1, 7.2.2.2.3 et 7.2.2.2.4 du rapport principal d'EIE.

Les lots suivants seront affectés : 4537666, 4533750, 3467158, 2702212, 2702205, 2702144, 2702145 et 2702148. L'empiètement sur ces lots sera réalisé en appliquant les mesures H-4, H-6, H-16 et H-17 du Tableau 9-3 du rapport principal d'EIE.

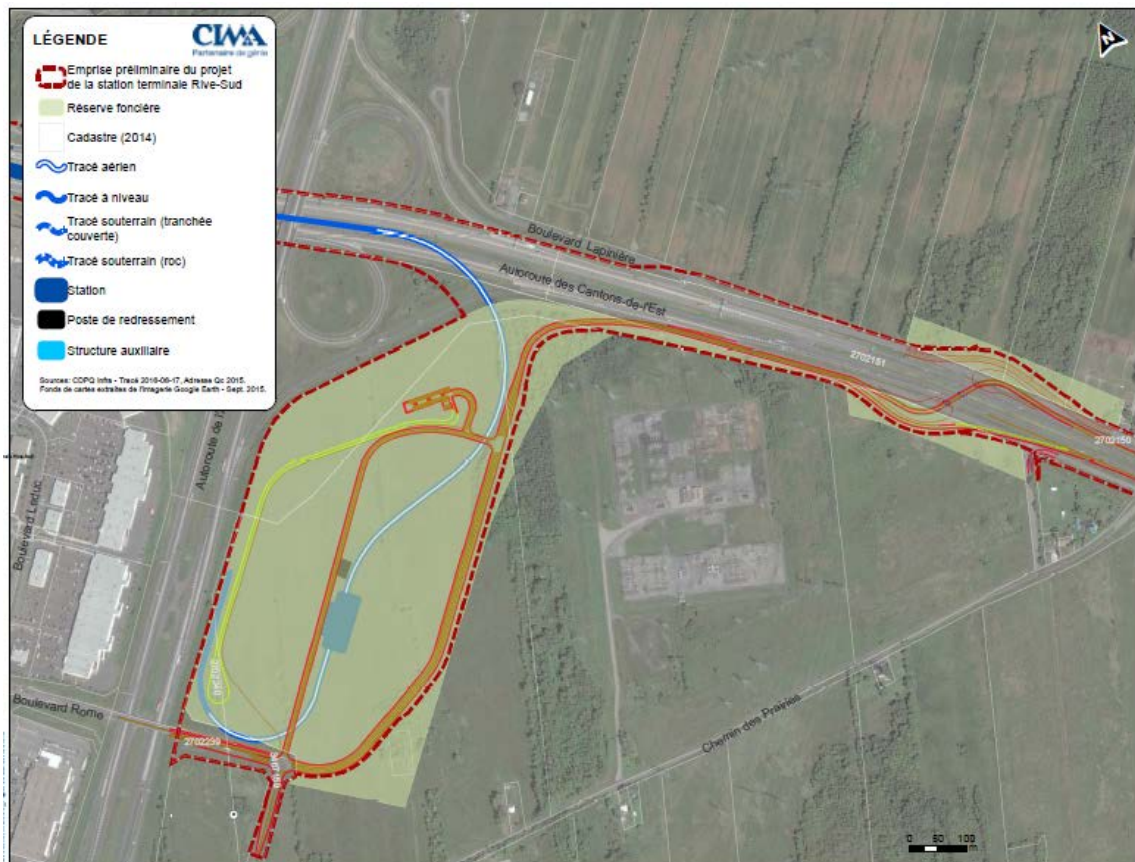


Figure 2-4 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station terminale Rive-Sud



Figure 2-5 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station Panama



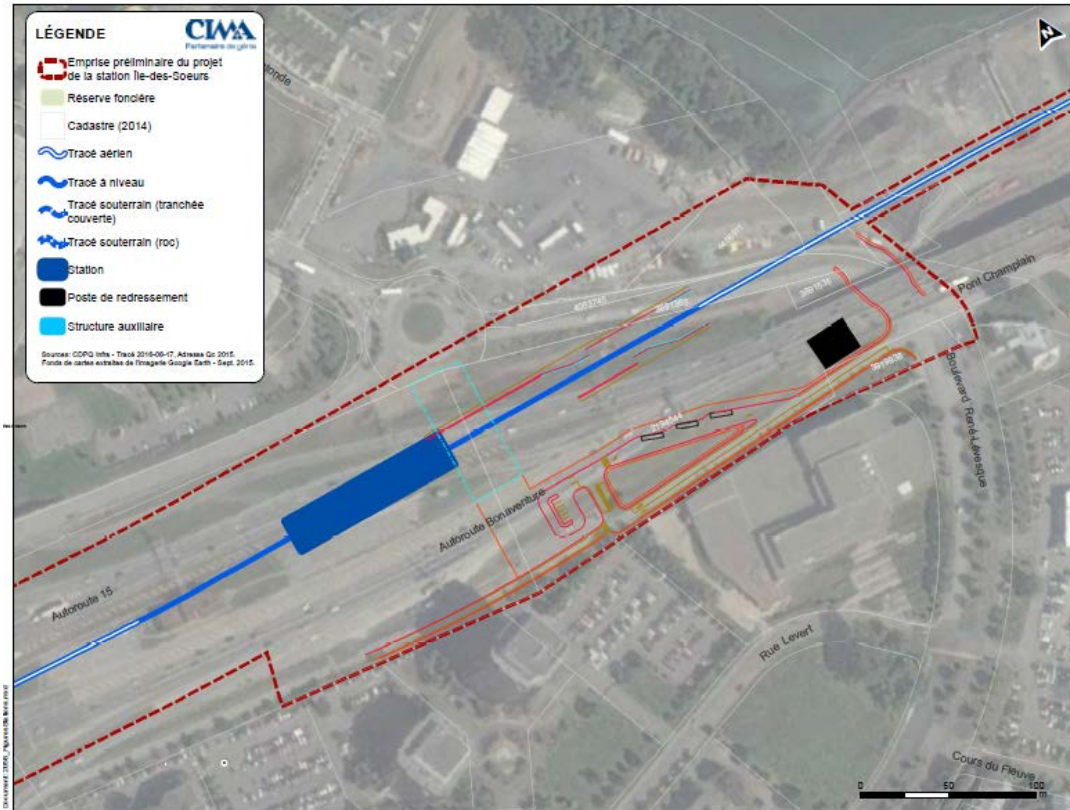


Figure 2-6 : Voies routières d'accès actuellement proposées à la station Île-des-Sœurs

**QC-18** Concernant la section 4.3.7 de l'addenda 3, il manque de l'information sur l'usage que font les communautés autochtones des différents éléments du milieu. Bien que le tracé se situe principalement en milieu urbain et utilise de nombreuses structures déjà existantes, il se pourrait que certains milieux naturels puissent subir des effets significatifs. 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 les communautés autochtones.

**RE-18** Pour faire suite à votre demande, voici les informations dont nous disposons à ce stade-ci de la consultation concernant les activités des communautés autochtones. Ces informations seront validées et complétées lors des rencontres à venir avec les représentants de la communauté mohawk :

Les territoires traditionnels de la Nation Mohawk s'étendent au Québec sur l'ensemble de la vallée du Saint-Laurent et plusieurs usages traditionnels, particulièrement reliés à la pêche, sont encore pratiqués dans les secteurs adjacents à la zone d'étude du projet.

Étant donné que les communautés mohawks de Kahnawake et Kanésatake sont localisées dans des milieux urbains et enclavées dans des communautés développées, la pratique de la chasse traditionnelle par leurs membres a généralement lieu sur les terres de réserve conjointes, la réserve Doncaster 17 ('*Tiowero : ton*'). Toutefois, des pratiques traditionnelles sont toujours utilisées localement pour la gestion des écosystèmes locaux. En 2012, des chasseurs cris de la Nation de Waskaganish ont été recrutés pour aider la communauté de Kahnawake à contrôler la population de castors, dont la multiplication créait un ensemble de problématiques environnementales (The Nation, 2012). La communauté de Kahnawake déploie présentement ses propres mesures de gestion des enjeux reliés à la progression de l'agrile du frêne dans la région métropolitaine (Kahnawake, 2016b). Aucune statistique publique n'est disponible pour la pratique de la chasse sur les terres de réserve ou sur les terres visées par les revendications territoriales particulières des deux communautés, localisées à proximité du projet. Nous pouvons toutefois estimer que la pratique de la chasse sur les terrains localisés à proximité de la zone d'étude du projet est minimale.

La pêche est pratiquée de façon récréative, alimentaire et commerciale par les membres des deux communautés à proximité de la zone d'étude du projet. Bien que la documentation publiquement disponible ne fasse pas état des statistiques de prise, la pêche est couramment pratiquée sur le fleuve Saint-Laurent sur le lac des Deux-Montagnes. Dans un mémoire soumis au BAPE sur l'implantation du traversier d'Oka

(Kanesatake, 2006), le Conseil indique que la pêche traditionnelle à l'esturgeon, au doré jaune, au brochet, à la perche et à l'achigan était toujours pratiquée sur le lac des Deux-Montagnes.

Pour le Conseil de Kahnawake, la protection des pêcheries est une priorité administrative et politique, et plusieurs projets ont été mis en œuvre ou sont en cours pour assurer à la communauté une capacité d'intervention sur les populations locales : études sur les espèces menacées, inventaires de poissons, caractérisation des écosystèmes, etc. (Kahnawake, 2016). Le Conseil a d'ailleurs déployé un sondage pour intégrer les connaissances des usagers mohawks du territoire à l'analyse de l'évolution des écosystèmes. Le département de protection de l'environnement de Kahnawake (KEPO) a établi des priorités d'action pour les secteurs écologiques à valeur élevée sur son territoire, et plusieurs des interventions projetées visent la protection des habitats naturels du poisson et des amphibiens, le combat contre les espèces envahissantes, et l'amélioration des accès pour la pratique de la pêche et des activités traditionnelles (Kahnawake, 2016).

La documentation publiquement disponible de fait pas état de pratiques culturelle comme les Pow Wow ou autres rassemblements sur des terres à l'extérieur des terres de réserve, et aucune documentation publiquement disponible ne présente de statistiques sur les prises des membres de la communauté dans le secteur à proximité de la zone d'étude du projet. Un concours de pêche à la barbote a lieu chaque printemps à Kahnawake. Des pêcheries commerciales sont également actives dans les deux communautés, qui ont des points de vente d'équipement de pêche. Des pourvoiries commerciales sont actives autant à Kahnawake (Musky Mike's Charter Service, qui se spécialise dans la pêche au musqué et au doré sur le fleuve; McComber Fisheries, qui offre la pêche à l'esturgeon, au doré et à la perche) qu'à Kanesatake (Le centre de pêche Chez Robert, qui se spécialise dans la pêche d'hiver).

On constate toutefois une diminution non quantifiée de la consommation de poisson par les Mohawks à partir de 1957, alors que la construction de la voie maritime du Saint-Laurent réduit l'accès au lac Saint-Louis, et crée des problèmes de contamination (Chan et al., 1997). Une étude menée auprès de plusieurs pêcheurs de la communauté a démontré que la majorité des répondants pêchaient à Kahnawake. Bien que la majorité de ces pêcheurs ait affirmé pratiquer la pêche récréative, plusieurs répondants ont indiqué que la pêche était une activité de subsistance. La plupart des répondants ont indiqué que leur consommation

de poisson local avait baissé au cours des 15 dernières années dû à la perception de contamination.

## 2.2.4 Description du projet

- QC-19** À la page 5-6, il est mentionné que la portion du tracé de l'antenne Deux-Montagnes entre la 11<sup>e</sup> Avenue et le boulevard des Sources devrait être construite en viaduc aérien plutôt qu'au niveau du sol. Tout comme pour le tracé au sol, la seconde voie serait construite tout en maintenant l'opération des trains sur la voie unique existante du côté nord. Nous comprenons que deux voies seront construites en aérien pendant que la voie à niveau sera utilisée pendant la phase de construction. Est-ce que de nouvelles acquisitions seront nécessaires afin d'élargir l'emprise pour qu'elle puisse contenir trois voies (les deux voies aériennes en construction et la voie à niveau existante) pendant la phase de construction?
- RE-19** Les travaux de construction de la voie double en viaduc avec poursuite de l'opération de la ligne Deux-Montagnes ne nécessiteront pas de nouvelle emprise en dehors de celle de 30 m existante qui est en mesure de contenir les trois (3) voies. Les structures de soutien du viaduc aérien ne requièrent pas plus de 27 m au sol, et les activités de construction se tiendront à l'intérieur de l'emprise de 30 m existante. Il faut noter qu'une des deux voies en viaduc sera construite au-dessus de la voie au sol existante. Un phasage approprié des travaux permettra le maintien des opérations de la ligne Deux-Montagnes.
- QC-20** Il y aurait lieu d'illustrer sur une figure l'optimisation de la station terminale Rive-Sud et l'emplacement du bâtiment privé situé au sud-est du site. Veuillez indiquer si les modifications au projet font en sorte de diminuer l'empiètement prévu en territoire agricole protégé? Veuillez préciser la superficie d'empiètement à ce jour incluant tous les équipements prévus.
- RE-20** Ces superficies ont été précisées à la RE-153 du second document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016. La Figure 2-7 illustre le plan d'implantation à jour correspondant.





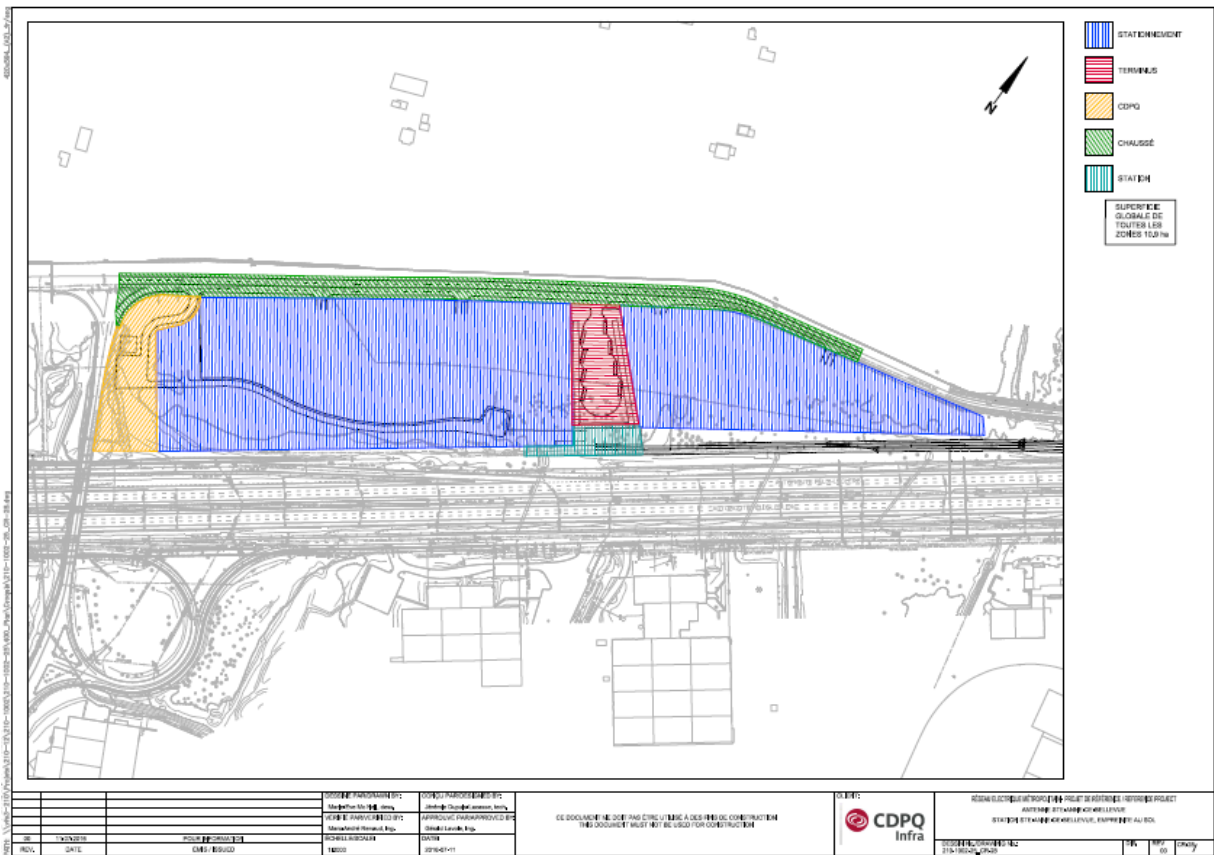


Figure 2-8 : Plan préliminaire d'implantation de la station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue

**QC-22** Il n'est toujours pas possible de savoir où seront effectuées les activités d'entretien, autres que les activités d'entretien mineur, pour les trains de la ligne de Mascouche. Veuillez détailler. Par ailleurs, veuillez indiquer si le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pourra toujours accueillir les trains de la ligne Saint-Hilaire.

**RE-22** La solution actuellement envisagée pour l'atelier-dépôt du projet REM (entretien majeur) sur le site localisé dans le Parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles impliquerait le maintien des opérations d'entretien pour le train Saint-Hilaire à cet endroit. En plus de l'atelier-dépôt du projet REM sur ce site, il y aura également deux autres ateliers-dépôt pour l'entretien mineur, soit à la station terminale Rive-Sud et à Saint-Eustache sur le site actuel de l'atelier d'entretien du train Deux-Montagnes.

La relocalisation du site d'entretien des trains de Mascouche est en discussion avec l'AMT. La solution sera communiquée avant les audiences du BAPE.

**QC-23** Dans la deuxième série de questions et commentaires (**QC-65**), le MDDELCC identifiait la gestion des déblais comme un enjeu et vous demandait de présenter les mesures spécifiques à ce sujet. Selon l'addenda 3, l'abaissement de certaines chaussées sera nécessaire à la réalisation du projet. Aussi, il appert que de nombreuses démolitions seront effectuées pour permettre l'implantation du projet. Ces aspects rendent encore plus pertinente la demande du MDDELCC de définir à l'avance les mesures de gestion des déblais (d'excavation et de démolition).

**RE-23** Les travaux d'excavation et de gestion des déblais (entreposage temporaire, transport et élimination) de sols et de matières résiduelles et le cas échéant, des eaux souterraines, seront effectués conformément aux lois, règlements, politiques, guides et lignes directrices du MDDELCC en matière de terrains contaminés et de gestion des matières résiduelles, ainsi qu'aux règles de bonnes pratiques propres à la nature des travaux à réaliser. Ces encadrements incluent, sans s'y restreindre :

- Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., C. Q-2);
- Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RRQ, c Q-2, r 18);
- Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (RRQ, c Q-2, r 46);
- Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (RRQ, c Q-2, r 19);
- Règlement sur les matières dangereuses (RRQ, c. Q-2, r.32);
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RRQ, c Q-2, r 37);
- Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds (RRQ, c Q-2, r 33);
- Règlement sur le transport des matières dangereuses (RRQ, c C-24.2, r 43, Code de la sécurité routière);
- Règlement sur l'assainissement des eaux de la Ville de Montréal (CMM 2008-47);
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (MDDELCC 1999 [en révision]);
- Lignes directrices relatives à la gestion de béton, de brique et d'asphalte issu de travaux de construction et de démolition et des résidus du secteur de la pierre de taille (MDDELCC, juin 2009);

- Guide de bonnes pratiques pour la gestion des matériaux de démantèlement (MDDELCC, 2003).

Les déblais de sols non acceptables d'un point de vue géotechnique comme matériaux de remblai, les déblais de sols contaminés au-delà des critères d'usage applicables, de même que les matières résiduelles et les débris de construction excavés ou issus de travaux de démolition seront éliminés hors site dans des lieux autorisés par le MDDELCC et suivant la réglementation en vigueur aux lieux d'élimination, de traitement ou de recyclage. Les options de valorisation, de récupération ou de recyclage des matières résiduelles et des sols excavés seront priorisées.

Les modalités spécifiques à la gestion des déblais de sols et des matériaux à excaver ou à démolir seront précisées dans les devis qui seront préparés à la suite du dépôt des études de caractérisation (études en cours). Les activités prescrites incluront, sans s'y restreindre :

- La localisation des secteurs d'excavation de sols et de démantèlement d'infrastructures;
- Les modalités d'excavation, de tamisage (si requis) et de tri des matériaux;
- Les modes de caractérisation environnementale complémentaire des sols et des matériaux;
- Les modalités de mise en pile temporaire des sols et des matériaux;
- Les modalités d'assèchement, d'entreposage, de traitement et de rejet des eaux d'assèchement des excavations;
- Les modalités de gestion des matériaux susceptibles de contenir de l'amiante;
- Les modalités de transport des sols et des matériaux;
- Les options et les modalités d'élimination des sols et des matériaux excavés dans des sites autorisés.

**QC-24** Pour la variante 2B, il est question d'un croisement étagé double sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour la desserte dédiée vers l'aéroport. Est-ce le même type de croisement que celui présenté à la figure 5-8?

**RE-24** Pour la variante 2B, la jonction ferroviaire de l'antenne Aéroport avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (croisement) a été révisée suite aux revues récentes du projet avec les groupes de travail concernés. Le croisement sera à niveau avec un aiguillage ferroviaire

standard; il n'y aura donc pas de structure d'étagement tel que celle montrée à la figure 5-8. L'antenne montera en viaduc aérien après le croisement.

La localisation de cette jonction sera située dans le quartier industriel près de l'autoroute 40 dans l'arrondissement Saint-Laurent, plus précisément au bout de la rue Etingin.

**QC-25** Veuillez expliquer le choix d'une voie simple plutôt que double pour le tunnel de la variante 2B de l'antenne Aéroport. Quelle est la différence avec le tunnel du Mont-Royal? Par ailleurs, aucune démonstration n'est présentée pour expliquer pourquoi cette variante a été choisie (et la variante 1B exclue) et selon quels critères. Une telle démonstration devrait être présentée dans l'étude d'impact avec un exercice de comparaison des variantes.

**RE-25** L'option de voie simple plutôt que double pour le tunnel de la variante 2B est justifiée par les deux (2) principales raisons suivantes :

- Le trafic dans le tunnel Mont-Royal n'est pas comparable à celui du tunnel Aéroport puisque le tunnel Mont-Royal constitue le cœur de l'exploitation des quatre (4) antennes ferroviaires. Le tunnel Mont-Royal sera mis en service avec un train aux 3 minutes dans chaque direction. Celui de l'aéroport est pour sa part conçu pour le passage d'un train aux 9 minutes, ce qui est déjà deux fois plus que la demande de service identifiée par ADM.
- La viabilité économique du projet est l'autre incitatif important dans cette décision. Le besoin d'augmenter la circulation vers l'aéroport au-delà de la base retenue à ce jour ne devrait pas survenir avant une très longue période. Le tunnel à simple voie, permettant un service aux 7 minutes à l'aéroport, devra être conforme aux normes de sécurité de NFPA. Une capacité supplémentaire pourra être ajoutée plus tard, lorsque l'achalandage l'exigera.

Par ailleurs, la variante de tracé 1B a été rapidement rejetée sans analyse d'impact approfondie pour les raisons principales suivantes, car ce tracé :

1. Passait en viaduc aérien à travers le milieu humide de grande valeur dans le parc des Sources;
2. Était trop prêt d'infrastructures de l'aéroport de Montréal sensibles à l'interférence visuelle et aux vibrations;
3. Rallongeait le temps de parcours au-delà des critères de conception établis pour le projet;

4. Engendrait des courbes verticale et horizontale serrées à la jonction avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, entraînant des contraintes d'exploitation et de la nuisance sonore;
5. Ne permet pas l'emplacement de la station Technoparc au centre stratégique du domaine Technoparc.

**QC-26** Pour la variante 2B, il est question d'un croisement étagé double sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour la desserte dédiée vers l'aéroport. Est-ce le même type de croisement que celui présenté à la figure 5-8?

**RE-26** Même question que QC-24. Voir RE-24.

**QC-27** Le MDDELCC réitère que le projet REM doit éviter complètement le parc-nature des Sources qui est l'aboutissement de nombreuses années de pourparlers entre le MDDELCC, l'arrondissement Saint-Laurent, la Ville de Montréal et le Technoparc Montréal et constitue une compensation acceptée par le MDDELCC pour la perte de milieux humides dans le secteur.

L'approvisionnement en eau du grand marais est une des composantes majeures du projet de conservation au Technoparc et tout le développement et le drainage du secteur environnant a été pensé afin de permettre un approvisionnement continu d'eau de bonne qualité et en quantité suffisante à ce milieu afin d'éviter son envahissement par le phragmite, une espèce exotique envahissante, et faire en sorte qu'il s'agisse d'un milieu propice à la flore et la faune indigène. Le projet de développement et de conservation du Technoparc a été un projet novateur et intégrateur à plusieurs niveaux et pour le MDDELCC, les impacts projetés du présent projet en choisissant le tracé 2B pour l'antenne vers l'aéroport sont inacceptables, même avec les mesures de mitigation proposées (par exemple, l'étude modélisation hydrologique spécifique et la révision des impacts).

Une autre composante majeure du projet est la connectivité des milieux naturels. En effet, la zone de conservation a été pensée afin de maintenir une diversité de milieux naturels connectés par un réseau hydrique. Tel que présenté à la carte 7 du volume 2 de l'addenda 3, le projet 2B aurait une partie aérienne qui débiterait au milieu du parc-nature des Sources. Cette option aurait pour conséquence de briser la connectivité des milieux naturels, créerait un effet de lisière important, serait une source importante de bruit et de particules, et pourrait avoir un effet néfaste important sur le déplacement de la faune.

Selon plusieurs cartes du volume 2, le tracé en souterrain semble débiter au sud des milieux humides. Est-ce un problème d'échelle, car selon le texte du volume 1, les impacts du projet sur les milieux humides proviendraient des travaux pour la tranchée? Veuillez



expliquer. Dans ce contexte, pourquoi ne pas amorcer la section en tunnel plus en amont afin d'éviter les impacts sur ces milieux humides.

**RE-27** Selon nos recherches, l'information publiquement disponible sur le projet de conservation du Technoparc est très limitée. L'information obtenue de l'arrondissement Saint-Laurent et de Technoparc Montréal lors des rencontres de travail récemment tenues se limite aux croquis montrés dans le volume 1 de l'addenda 3. Ces croquis et l'emplacement des aires de conservation proposées semblent être en conflit avec notre connaissance des limites de propriété d'Aéroports de Montréal. Aéroports de Montréal nous indique incidemment que la Figure 4-7 de l'addenda 3, qui montre un croquis des limites du projet de développement proposé par la ville (Technoparc - Ville de Montréal, 2005h), empiète sur les terrains de l'aéroport Montréal-Trudeau, tel que montrées par le secteur hachuré sur la figure suivante. Cette figure est extraite de la carte 50 fournie à l'Annexe A du présent document.



Figure 2-9 : Superposition des limites de propriété d'Aéroports de Montréal (ligne rouge) et du projet de conservation (encadré gris) du Technoparc St-Laurent (ligne pointillée noire)



De plus, ADM nous indique que ce secteur hachuré où se trouve le marais (il s'agirait plutôt d'un marécage arborescent) fait partie de la réserve aéroportuaire pour les futurs développements de l'aéroport. Une coordination entre le projet, ADM, Techoparc et le MDDELCC nous paraît donc essentielle afin de bien cerner les enjeux et contraintes du tracé proposé (2B), tout en tenant compte des obligations imposées à ADM d'exploiter ses terrains à des fins aéronautiques, lesquelles ne sont pas assujetties à la réglementation des autorités locales et provinciale.

Selon notre analyse, le tracé 2B affecte principalement le milieu humide existant situé à l'Est du tracé, sur le territoire de l'arrondissement St-Laurent, dans le secteur qui, nous comprenons des informations obtenues, serait dédié aux nouvelles installations de l'Éco-Campus Hubert-Reeves. Notre compréhension de ce projet est que le milieu humide en question sera passablement asséché et modifié par le projet du Technoparc. Les impacts cumulatifs du projet REM avec le projet de développement de l'Éco-Campus sur ce milieu humide seraient donc limités.

Quant au tracé 2B qui serait situé sur les terrains d'ADM, ses impacts sur le marécage arborescent situé à l'ouest du tracé proposé seront très limités, considérant l'étendue du rabattement des eaux souterraines lors de la construction de la tranchée d'entrée du tunnel, estimée à ce jour. L'étude de modélisation hydrogéologique à venir aura pour but de préciser cet impact et de développer des mesures de mitigation appropriées, au besoin.

Il serait à notre avis important d'obtenir une copie des études de modélisation hydrogéologiques et hydrologiques qui ont certainement été réalisées dans le cadre du développement du projet de conservation du Technoparc, afin de vérifier l'impact cumulatif du tracé 2B sur le projet de conservation.

Par ailleurs, le tracé aérien proposé à travers le parc des Sources serait en viaduc sur piliers. De ce fait, il est de notre avis que la connectivité des milieux naturels après construction serait maintenue et que le viaduc ne créerait pas d'effet de lisière important. La construction de l'antenne dans ce secteur serait évidemment une source de bruit et d'émissions de particules, et pourrait avoir un effet néfaste sur le déplacement de la faune. Ces travaux de construction devraient probablement être coordonnés avec les travaux de développement du projet de conservation, qui aura lui aussi des impacts sur ces composantes, afin d'en minimiser les impacts cumulatifs. L'exploitation du REM sera une

source de bruit et d'activités qui pourraient avoir un impact sur la faune environnante : cet impact a été analysé mais n'est pas jugé beaucoup plus important que celui des activités actuelles ou à venir du Technoparc ou de l'aéroport.

L'entrée en tunnel avant le parc des Sources pourrait être étudiée et développée pour optimiser le tracé proposé. Pour parvenir à faire cette analyse, le MDDELCC pourrait-il nous transmettre les informations relatives au projet de conservation de Technoparc et aux obligations qui auraient été imposées au promoteur ou acceptées par celui-ci?

**QC-28** Veuillez fournir la figure 5-22 avec une meilleure résolution.

**RE-28** La figure présentée à la RE-20, présentant le plan d'implantation optimisé de la station terminale Rive-Sud, remplace la figure 5-22.

**QC-29** La description de la page 5-25 de l'entrée en tunnel dans le roc au centre d'entretien de la Pointe-Saint-Charles ne semble pas correspondre à la figure 5-3. En effet, selon cette figure, le seul tunnel nécessaire semble être en tranchée couverte. Veuillez expliquer.

**RE-29** Le texte suivant est à supprimer du dernier paragraphe de la page 5-25 « [...] puis par un tunnel en profondeur (en tranchée dans le roc) ». La figure 5-3 représente correctement le tracé projeté, lequel demeure en tranchée couverte jusqu'au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles.

## 2.2.5 Impacts du projet

**QC-30** De nombreux projets routiers ainsi que des projets de transport collectif et de développements résidentiels seront réalisés à court et moyen termes 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). Vous avez mentionné à juste titre qu'une planification judicieuse de ces projets est de mise afin d'éviter d'engendrer des impacts environnementaux cumulatifs importants. Comment cette planification sera-t-elle mise en œuvre concrètement?

**RE-30** Concernant la circulation, le rapport principal d'EIE mentionne qu'un plan de circulation pour le camionnage sera élaboré (mesure H-29) et qu'un plan de gestion des déplacements sera développé en collaboration avec les responsables du réseau routier (MTQ, villes de Montréal et de Brossard, ainsi que PJCCI) (mesure H-39). Selon les besoins, les

responsables des projets de développement privé pourraient aussi être impliqués dans l'élaboration de ce plan de déplacements.

Par ailleurs, lors de l'élaboration de ces plans, les activités de construction pourront être aussi coordonnées afin de minimiser les nuisances pouvant être subies par la population environnante. Il est à noter que plusieurs mesures d'atténuation du bruit et des poussières sont prévues dans le rapport principal d'ÉIE, notamment à proximité des zones résidentielles.

- QC-31** La section 6.3.2.2 ne prend pas en compte les impacts sur la qualité de l'air lors des travaux de démolition. Veuillez ajouter cet élément, le détailler et ajuster les mesures d'atténuation en conséquence.
- RE-31** Les impacts sur la qualité de l'air des activités de démolition auraient effectivement dû être inclus dans la matrice des impacts fournie à l'annexe O (révisée). Les travaux de démolition prévus au projet incluent, sans s'y limiter, la démolition totale ou partielle des éléments suivants : passages à niveau de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes et de l'antenne Doney, stations existantes de la ligne de train Deux-Montagnes et aires de stationnement existantes. Ces travaux occasionneront des émissions fugitives de poussières dont le degré d'impact sera moyen, la durée, momentanée et l'étendue locale. L'importance résultant de cet impact est moyenne. Des mesures d'atténuation, incluant l'usage d'abat-poussières ou l'arrosage pendant les travaux, seront mises en place. Nous proposons de confirmer l'évaluation de l'étendue et du degré de cet impact par une modélisation de dispersion atmosphérique d'un cas de démolition type dans le cadre de l'étude de dispersion atmosphérique en cours. Les résultats vous seront acheminés sitôt disponibles.
- QC-32** Vous n'avez pas fourni d'étude détaillée de caractérisation des paysages et des impacts du projet sur ceux-ci. Pour l'antenne Rive-Sud, dans l'étude d'impact d'avril 2016, vous ne faites référence qu'à une autre étude de paysage (mentionnée dans le bas de la page 200). Pour le reste du projet, vous mentionnez, à la page 6-21 de l'addenda 3, qu'une étude de caractérisation plus détaillée du paysage pourra être entreprise dans les mois à venir afin de fournir plus d'information aux parties prenantes concernées et aussi dans le but de développer un plan d'intégration urbaine plus spécifique au projet et aux endroits où il sera implanté. Quand prévoyez-vous nous transmettre cette étude? Pouvez-vous fournir les grandes lignes de l'étude de paysage mentionnée dans le bas de la page 200 de l'étude d'impact d'avril 2016? Ou est-ce que l'étude à être transmise plus tard permettra de fournir

cette information? Veuillez préciser si des résidences seront impactées visuellement par l'implantation du REM.

**RE-32** Comme indiqué dans le tableau de la section 2 du présent document, l'étude d'impact sur le paysage est en préparation.

Dans l'étude d'impact « Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 1 O/Centre-ville (Montréal) », la méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude du milieu visuel se base sur la Méthode d'analyse visuelle du paysage pour l'intégration des infrastructures de transport » du MTQ (1986). Elle comporte principalement trois étapes :

1. L'inventaire des caractéristiques visuelles générales du secteur à l'étude, comprenant la description succincte du paysage régional, l'inventaire des paramètres physiques (dont le relief, l'hydrographie, la végétation, le milieu bâti et l'utilisation du sol ainsi que les axes de transport), l'inventaire des paramètres visuels (types d'observateur et types de vue, éléments d'orientation, points de repère, attraits et discordances visuelles) et finalement, le résumé des préférences du milieu.
2. L'identification et la délimitation des différents types de paysage présents dans la zone d'étude ainsi que le découpage et la caractérisation des unités de paysage qui les composent (une unité de paysage se définit comme une portion distincte de l'espace possédant des caractéristiques visuelles et une ambiance qui lui sont propres). L'évaluation de la valeur intrinsèque de chacune des unités de paysage est réalisée par le biais des indices d'accessibilité visuelle, d'intérêt visuel et de valeur attribuée.
3. L'évaluation des impacts sur le milieu visuel est réalisée selon leur intensité, leur étendue et leur durée. Les principaux éléments à considérer sont les modifications apportées aux caractéristiques du paysage et à la qualité du champ visuel des résidents et des usagers concernés par le projet. La proposition de mesures d'atténuation vise à corriger les impacts identifiés à l'aide d'interventions paysagères ou de toute autre mesure jugée nécessaire en ce sens.

L'étude des caractéristiques visuelles générales et l'inventaire des unités de paysage de la zone d'étude se sont appuyés sur l'interprétation des photographies aériennes ainsi que sur l'évaluation des cartes thématiques et des rapports d'études existants. La préférence du milieu et l'identification des attraits particuliers sont basées sur des documents tels que les

plans directeurs d'arrondissement, les plans particuliers d'urbanisme, les publications touristiques et les inventaires spécialisés. Finalement, un relevé photographique complet du site, réalisé lors de plusieurs visites de terrain, permet de compléter et de valider les informations recueillies et d'étudier les diverses ambiances du secteur à l'étude.

Pour le projet du REM, une analyse préliminaire permet d'identifier les résidences qui seront affectées par le projet :

- Pour l'antenne Rive-Sud, de Brossard à L'Île-des-Sœurs : étant donné que le REM utilise l'emprise autoroutière, aucune résidence ne sera impactée visuellement sauf pour la station Rive-Sud où quatre (4) résidences situées sur le chemin des Prairies qui pourraient avoir une ouverture visuelle sur le stationnement et la gare.
- L'antenne Aéroport ne comporte aucune résidence; tous les édifices sont corporatifs/industriels.
- L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, d'est en ouest : quelques maisons dans le secteur de la rue Hervé dans le quartier Saraguay sont situées à proximité de la voie ferrée existante et ont peu de barrières visuelles. Les vues vont d'ouvertes à filtrées sur la voie ferrée pour six (6) d'entre elles. Le nouveau tracé proposé sera situé plus au sud et profitera de barrières visuelles formées de friches et de boisés. Par contre, au sud du tracé, trois (3) maisons sont situées en bordure du parcours, au bout du boulevard Thimens. Sur le boulevard des Sources, une résidence unifamiliale est située au bord de la voie ferrée existante.

À l'ouest du boulevard Saint-Charles, un quartier résidentiel est situé le long de l'autoroute 40 du côté nord (rues Daudelin et Dufferin); un boisé les sépare. La planification de la station Kirkland et d'un stationnement de 500 places pourrait augmenter les possibilités d'accès visuel à partir de l'arrière-cour des résidences sur les infrastructures projetées. Du côté nord, un quartier résidentiel se situe dans le secteur du chemin Sainte-Marie et de l'Anse-à-l'Orme. Les cours arrière des résidences des rues du Boisé et des Hirondelles sont orientées vers l'autoroute 40 et le REM. À part une clôture de bois d'environ 2,0 mètres de hauteur, aucune barrière visuelle ne bloque les vues potentielles vers le REM aérien. Du côté sud près du viaduc Sainte-Marie, un quartier résidentiel est adjacent à l'autoroute; les rues Gérard-Guindon ainsi que Monsadel, place Baron, du Ruisseau, et Sainte-Marie comportent des résidences avec des vues potentielles sur les infrastructures aériennes.

- QC-33** À la page 6-2, il est mentionné que les modifications au projet permettraient la réduction des impacts sur l'habitat du poisson dans le bassin Peel et sur les sites archéologiques et patrimoniaux qui l'entourent (avec profil haut et profil bas). Nous comprenons que le choix du profil bas permettrait de passer sous le bassin Peel et ainsi ferait en sorte de diminuer l'impact sur l'habitat du poisson, mais qu'en est-il pour le profil haut? Comment les modifications au projet permettraient au profil haut de diminuer l'impact sur l'habitat du poisson dans le bassin Peel et sur les sites archéologiques et patrimoniaux qui l'entourent?
- RE-33** Il faut comprendre ici que c'est le profil bas qui constitue l'alternative optimisée du projet dans le secteur du bassin Peel; le profil haut correspondant à l'option de tracé pour laquelle l'évaluation des impacts environnementaux est présentée dans l'addenda 1.
- QC-34** À la page 6-12, il est mentionné que : « des informations additionnelles relatives à l'utilisation de l'antenne Doney par le Canadien National permettent de conclure que l'interruption de cette activité n'occasionnera qu'un faible degré de perturbation ». Quels sont ces renseignements additionnels?
- RE-34** Les informations additionnelles touchent la fréquence d'utilisation actuelle de cette voie, ainsi que le type et les quantités de marchandises transportées.
- QC-35** À la page 6-14, il est mentionné que des changements ont été apportés aux modifications envisagées sur l'antenne Deux-Montagnes à la suite des consultations avec les municipalités où les travaux sont envisagés. Quels sont ces changements?
- RE-35** Les changements apportés incluent la conversion en tracé aérien (viaduc aérien) du tronçon de l'antenne Deux-Montagnes entre la 11<sup>e</sup> avenue et le boulevard des Sources afin de simplifier les travaux liés à la conversion des passages à niveau et éliminer les besoins en ouvrages routiers qui auraient des répercussions sur la circulation locale et sur les terrains privés dans le voisinage.

### 2.2.6 Volume 3

- QC-36** Aux annexes I et O, la mesure Phy40 fait référence au désamiantage. Veuillez détailler l'origine réelle ou potentielle de l'amiante ainsi que la mesure de désamiantage.
- RE-36** La majorité des structures à démolir seront des ouvrages d'art existants, où la présence d'amiante n'est pas prévue. Par contre, afin de couvrir tous les aspects de sécurité dans les travaux de démolition et démantèlement, cette mesure d'atténuation est incluse au cas où

de l'amiante se trouverait dans des bâtiments ou conduites d'égout à démolir dans l'empreinte des travaux.

Tout travail de démolition et démantèlement de l'amiante est régi par les Lois et Règlements sur la Santé et Sécurité au Québec - Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), plus spécifiquement :

- R.R.Q., c. S-2.1 r.4 – Code de sécurité pour les travaux de construction;
- R.R.Q., c.S-2.1 r.13 – Règlement sur la santé et la sécurité du travail.

Les mesures de désamiantage (démolition/démantèlement) varient en fonction du type d'amiante. Donc, comme mentionné dans l'article 3.23.3 du Code de la sécurité pour les travaux de construction, « Avant d'entreprendre des travaux susceptibles d'émettre de la poussière d'amiante, l'employeur doit déterminer les types d'amiante présents dans les matériaux ».

De façon générale et en respectant les lois mentionnées au préalable, le fournisseur IAC devra :

- Identifier tous les contenants à déchets d'amiante selon les exigences du Code de sécurité pour les travaux de construction, et décharger les déchets dans un site d'enfouissement acceptant les déchets d'amiante;
- Effectuer le travail de manière à garantir qu'aucune dispersion de fibres d'amiante aéroportées et de déchets d'amiante ni qu'aucune fuite d'eau ne contamine les aires extérieures au chantier se trouvant sous sa responsabilité.

Coordonner, avec le Propriétaire, tous les transferts de déchets, et ce, au moins 24 heures à l'avance, et traiter comme déchets d'amiante tous les matériaux poreux ou qui n'ont pas été protégés avant le début des travaux de désamiantage.

**QC-37** À la page 29 du volume 3, numéro d'impact 3 dans le tableau, pour l'exploitation du projet, il y a un impact d'importance majeure qui est identifié. Cependant, il manque des mots dans la description de l'impact. Ce manque semble provenir d'un problème technique. Veuillez corriger.

**RE-37** Vous trouverez le tableau complet ci-dessous.



ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE - IDENTIFICATION & ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE																				
Identification de l'impact					Évaluation de l'impact						Situation de l'impact résiduel									
No	composante de l'environnement affectée	Phase du projet	Localisation	Source d'impact	Description de l'impact	Nature de l'impact	Intensité de l'impact	Durée de l'impact	Indice durée/intensité	Étendue de l'impact	Importance de l'impact	Mesure d'atténuation ou de bonification	Importance de l'impact résiduel	Significativité de l'impact résiduel						
1	Hydrographie, hydrologie et écoulement des eaux de surface	Construction	Station terminale	Travaux d'aménagement du site de la station	L'empreinte requise est plus faible qu'originellement prévu	Négatif	Moyenne	Permanent	Fort	Ponctuelle	Moyenne	S.O.	Mineure	Non Significatif						
			Tunnel vers CEPSC	Construction d'une tranchée et du tunnel sous les voies du CN et vers le centre d'entretien de PSC.	Modification du patron d'écoulement existant dans le secteur de la tranchée										Aucune modification significative de l'importance de l'impact modifications proposées					
			Centre d'entretien de PSC	Modifications et ajustements aux installations en cours d'implantation	Modification du patron d'écoulement existant dans le secteur de la tranchée															
2	Hydraulique et régime des glaces	Construction	Chenal Ile des Soeurs	Construction d'un pont additionnel et une 3e voie pour circulation des SLR vers le CEPSC	Perturbation des patrons d'écoulement et sur la formation des glaces par ajout de colonnes additionnelles	Négatif	Moyenne	Temporaire	Moyen	Ponctuelle	Mineure	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Mineure	Non Significatif						
3	Hydrogéologie et écoulement des eaux souterraines	Construction	Tunnel vers CEPSC	Construction d'une tranchée et du tunnel sous les voies du CN et vers le centre d'entretien de PSC.	Modification du patron d'écoulement existant dans le secteur de la tranchée	Négatif	Moyenne	Temporaire	Moyen	Locale	Moyenne	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Mineure	Non Significatif						
		Exploitation		Présence du tunnel vers le CEPSC	Modification du patron d'écoulement	Négatif	Moyenne	Permanent	Fort	Locale	Majeure	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Moyenne	Non Significatif						
4	Stabilité des sols	Construction	Tunnel vers CEPSC	Construction d'une tranchée et du tunnel sous les voies du CN et vers le centre d'entretien de PSC.	Instabilité des murs de tranchée	Négatif	Fort	Temporaire	Fort	Ponctuelle	Moyenne	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Mineure	Non Significatif						
5	Qualité des sols	Exploitation	Centre d'entretien de PSC	Déversement accidentel de produits d'entretien	Contamination des sols en place	Négatif	Moyenne	Temporaire	Moyen	Ponctuelle	Mineure	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Mineure	Non Significatif						
6	Qualité des eaux de surface	Construction	Bassin Peel	Le tracé en tunnel bas permettra d'éviter les impacts précédemment identifiés sur la qualité des eaux du canal Lachine	Aucune modification apportée dans l'ensemble de l'analyse. Le bassin Peel pourrait toujours être affecté si le profil haut est retenu															
		Centre d'entretien de PSC	Les impacts identifiés précédemment à la station terminale Rive-Sud sont déplacés à PSC avec le déplacement du centre d'entretien majeur à PSC																	
		Exploitation	Centre d'entretien de PSC	Les impacts identifiés précédemment à la station terminale Rive-Sud sont déplacés à PSC avec le déplacement du centre d'entretien majeur à PSC																
7	Qualité des eaux souterraines	Construction	Tunnel vers CEPSC	Construction d'une tranchée et du tunnel sous les voies du CN et vers le centre d'entretien de PSC.	Introduction de contaminants dans les eaux souterraines (hydrocarbures pétroliers).	Négatif	Moyenne	Temporaire	Moyen	Ponctuelle	Mineure	Voir mesures prévues au rapport d'ÉIE	Mineure	Non Significatif						
8	Qualité des sédiments	Construction	Bassin Peel	Le tracé en tunnel bas permettra d'éviter les impacts précédemment identifiés sur la qualité des eaux du canal Lachine	Aucune modification apportée dans l'ensemble de l'analyse. Le bassin Peel pourrait toujours être affecté si le profil haut est retenu															
9	Qualité de l'air et climat	Construction	Tunnel vers CEPSC	Les impacts identifiés précédemment pour les travaux dans le secteur du PSC s'appliquent à la construction du tunnel vers CEPSC	Aucune modification apportée dans l'ensemble de l'analyse.															

## 2.3 Question et commentaires sur le second document de réponse

- QC-38** En lien avec la RE-40, vous devez fournir une ou des études de potentiel archéologique pour tout le projet. Nous n'avons pas encore reçu d'étude formelle sur le potentiel archéologique des secteurs visés par le projet. Nous devons recevoir ces études dans les plus brefs délais. Quand avez-vous prévu nous les transmettre?)
- RE-38** Veuillez vous référer à la RE-40 et à l'Annexe B du second document de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC, déposé en juillet 2016.
- QC-39** Concernant la RE-50, dans le haut de la page 53, il est mentionné que les résultats de cette analyse sont résumés au tableau suivant. Il semble manquer ce tableau. Il y a bien un tableau à la page 52, mais celui-ci présente les caractéristiques de chacune des variantes, sans présenter d'analyse comme telle.
- RE-39** Le tableau suivant manque effectivement au texte de la réponse et aurait dû suivre la phrase « Une analyse de l'intégration des nouvelles infrastructures dans le voisinage de l'aéroport sera effectuée par NAV Canada pour fin de validation. » :

*Tableau 2-3 : Comparaison des variantes de tracé de l'antenne Aéroport*

DOMAINES	1A	2A	2B
COÛTS	⦿	⦿	⦿
ACCEPTABILITÉ SOCIALE	⦿	⦿	⦿
FAISABILITÉ TECHNIQUE <sup>1</sup>	⦿	⦿	⦿
VIABILITÉ ENVIRONNEMENTALE	⦿	⦿	⦿
<b>BILAN</b>			<b>Meilleure</b>

LÉGENDE	
Favorable	⦿
Neutre	⦿
Défavorable	⦿

<sup>1</sup> L'applicabilité des méthodes de construction proposées dans l'environnement de ADM est en cours d'évaluation; la faisabilité pourrait donc augmenter une fois l'étude complétée.

- QC-40** À la RE-56, il est indiqué que les détails de chacune des gares ne peuvent être divulgués avant la fin du processus de consultation en cours. Quelques considérations justifiant le choix sont listées à cette réponse.

Ces réponses sont insuffisantes pour permettre d'analyser ce projet.

Vous devrez présenter au MDDELCC, au cours de l'été 2016, la localisation exacte de chaque station et leur aménagement. Une justification précise de ces choix ainsi que les impacts de leur localisation devront aussi être présentés.

- RE-40** Cette analyse sera présentée au MDDELCC dans les délais demandés.
- QC-41** L'inventaire complet des lignes et des terminus d'autobus dont il est question dans la RE-57 nous sera-t-il transmis? Si oui, quand?
- RE-41** Cet inventaire pourra vous être transmis en même temps que les études de circulation et les fiches techniques des stations.
- QC-42** Concernant la RE-98, le MDDELCC comprend les objectifs du projet visant notamment à minimiser l'utilisation de la voiture pour inciter les usagers à se rendre aux stations du REM par des moyens de transport plus efficaces. Toutefois, la question concernant les nuisances engendrées par l'implantation des stationnements incitatifs et les terminus d'autobus pouvant avoir des conséquences sur la qualité de vie des riverains (qualité de l'air de manière plus locale, poussières, bruit, sécurité et désagrément de la circulation automobile, etc.) n'a pas été répondue. Veuillez détailler ces aspects.
- RE-42** Les conséquences sur la qualité de vie des riverains et voisins des stations comportant des stationnements incitatifs incluent :
- Une concentration d'émissions locales de GES et poussières liées à la circulation accrue des autobus et voitures : l'impact de ces activités modifiera la composante qualité de l'air à un degré moyen, localement et de façon continue, donc permanente. L'importance de cet impact sur la qualité de l'air est par conséquent évaluée à majeure. Le degré et l'étendue de cet impact pourra être quantifié par l'Étude d'émission des GES et l'étude dispersion atmosphérique en cours de préparation.
  - L'impact sur l'ambiance sonore sera aussi confirmé par l'Étude de modélisation du bruit en cours : cette composante de valeur moyenne se verra modifiée par un degré moyen, sur une étendue locale et de manière continue donc permanente, résultant en une importance majeure de l'impact. Le degré de perturbation et l'étendue de l'impact seront confirmés par l'Étude de modélisation du bruit, et les mesures de mitigation seront établies suite à cette étude afin de réduire l'impact à un degré moindre.
  - L'impact sur la circulation routière locale devrait être limité à une importance moyenne selon notre analyse : composante de grande valeur, degré de perturbation fort et permanent, mais ponctuel, c.-à-d. localisé à des points bien précis à proximité des stations. Les groupes de travail mis en place avec les municipalités ont entre autres pour objectif d'étudier ce volet et de trouver des mesures de mitigation adéquates pour réduire cet impact. Les solutions présentement à l'étude incluent des voies d'accès spécifiques, des configurations de stations permettant de réduire l'impact sur les intersections et artères principales ainsi que des modifications à la signalisation routière

en place. Le développement de ces mesures d'appuiera sur les résultats de l'étude de circulation routière en cours de préparation.

**QC-43** Les renseignements de la RE-120 semblent erronés. Les lots relatifs au projet de compensation se situent dans le tracé 2 (et 2B) et non 1B. De plus, à la lumière des figures et de la réponse RE119, les milieux naturels du parc-nature des Sources seront affectés par le REM. Veuillez corriger.

**RE-43** Conformément à la R-120 fournie précédemment, dans sa définition actuelle, le projet du REM n'affectera pas les lots 2 597 315 et 5 173 895. Ces lots avaient été considérés pour la variante 1B, qui n'a pas été retenue.

Le tracé de la variante 1B commençait à la jonction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'est de l'avenue André ; il se poursuivait en viaduc aérien de ce point, et sur le long des arrières lots des bâtiments de la rue Marie-Curie jusqu'à l'arrivée sur le terrain boisé du Technoparc St-Laurent. Le restant du tracé proposé aurait été construit en tunnel, dans le parc des Sources puis sous les pistes de l'aéroport jusqu'à la station de l'Aéroport.

Cette variante aurait porté atteinte aux milieux naturels du parc des Sources. De plus, sa construction aurait interféré avec les opérations du centre de contrôle d'ADM et comportait trop de risques pour le maintien des activités de l'aéroport. Cette variante de tracé de l'antenne Aéroport a, par conséquent, été abandonnée.

La variante 2B actuellement retenue n'interfère pas avec les lots identifiés.

La figure ci-dessous présente les différentes alternatives qui ont été envisagées et localise les lots discutés.

En ce qui a trait à l'interférence aux milieux naturels du parc-nature des Sources, veuillez vous référer à la R-27.



Figure 2-10 : Alternatives envisagées et localisation des lots

**QC-44** La réponse fournie en RE-143 ne présente aucun élément permettant de corroborer les faits allégués par l'initiateur. Une évaluation de l'origine des usagers du stationnement Chevrier a-t-elle été effectuée? Quelles sont les données permettant l'établir que les usagers du stationnement Chevrier ne verront pas leur temps de parcours modifié?

**RE-44** Les données de référence quant à l'origine des usagers du stationnement Chevrier ont été obtenues d'après des relevés par plaques d'immatriculation, réalisés dans le cadre de l'étude de l'AMT de 2013-2015, concernant l'antenne Rive-Sud.

Globalement, toujours selon cette même étude, un gain de temps de parcours est estimé pour la majorité des utilisateurs. Néanmoins, et tel que décrit à l'item 26 du Tableau 9-3 à la page 368 du rapport principal d'ÉIE, certains usagers demeurant à proximité seront pénalisés par un temps de parcours accru, afin d'accéder au REM par la station Panama.



- QC-45** La RE-149 ne répond pas à la dernière phrase de la question. Il était demandé d'avoir accès à l'étude de Lemay-DAA. Pouvez-vous donner accès à cette étude.
- RE-45** L'Étude de Lemay-DDA ne peut être rendue publique, car, tel que mentionné à la RE-149, la note 2 associée à cette réponse précise que « les études d'achalandage réalisées à ce jour pour le projet du REM contiennent des données stratégiques pour le projet, qui pourraient constituer un avantage déterminant pour un soumissionnaire au contrat d'ingénierie, approvisionnement et construction (IAC) ou d'exploitation du projet. Dans l'intérêt du projet, afin d'assurer un processus d'approvisionnement équitable et éthique, CDPQ Infra souhaite attendre avant de rendre ces documents publics. Un sommaire des résultats de ces études sera par contre préparé pour être présenté aux audiences du BAPE ». Une mise à jour de l'étude d'achalandage, considérant le nouveau tracé et ses composantes, est par ailleurs en cours et sera éventuellement rendue disponible pour remplacer l'étude de Lemay-DAA.
- QC-46** En lien avec la RE-153, quelle serait la diminution de superficie d'empiètement du stationnement incitatif si l'option du stationnement étagé était retenue? Pourquoi ne plus retenir cette option qui permettrait de diminuer la superficie empiétée en territoire agricole protégé?
- RE-46** Il faut comprendre que la limite d'empiètement en zone agricole dans le quadrant Sud de l'échangeur A10/A30 est principalement définie, non pas par l'empiètement du stationnement incitatif, mais par les contraintes reliées à la conception du tracé du SLR entre la sortie du terre-plein central de l'A-10 et le site de remisage. Une fois le tracé du SLR fixé, l'objectif que nous avons recherché est d'optimiser l'utilisation du sol compris entre ce tracé et l'emprise de l'A-30, auquel il faut ajouter les besoins pour le lien routier que l'on doit prévoir afin de prolonger le boulevard de Rome jusqu'à l'autoroute 10 pour desservir la station terminale Rive-Sud.



### 3 COMPLÉMENT D'INFORMATION :

#### 3.1 Autres : complément à la 2<sup>e</sup> série de questions

**QC-47** Concernant la R-74, il manque la source des renseignements fournis dans le haut de la page 165.

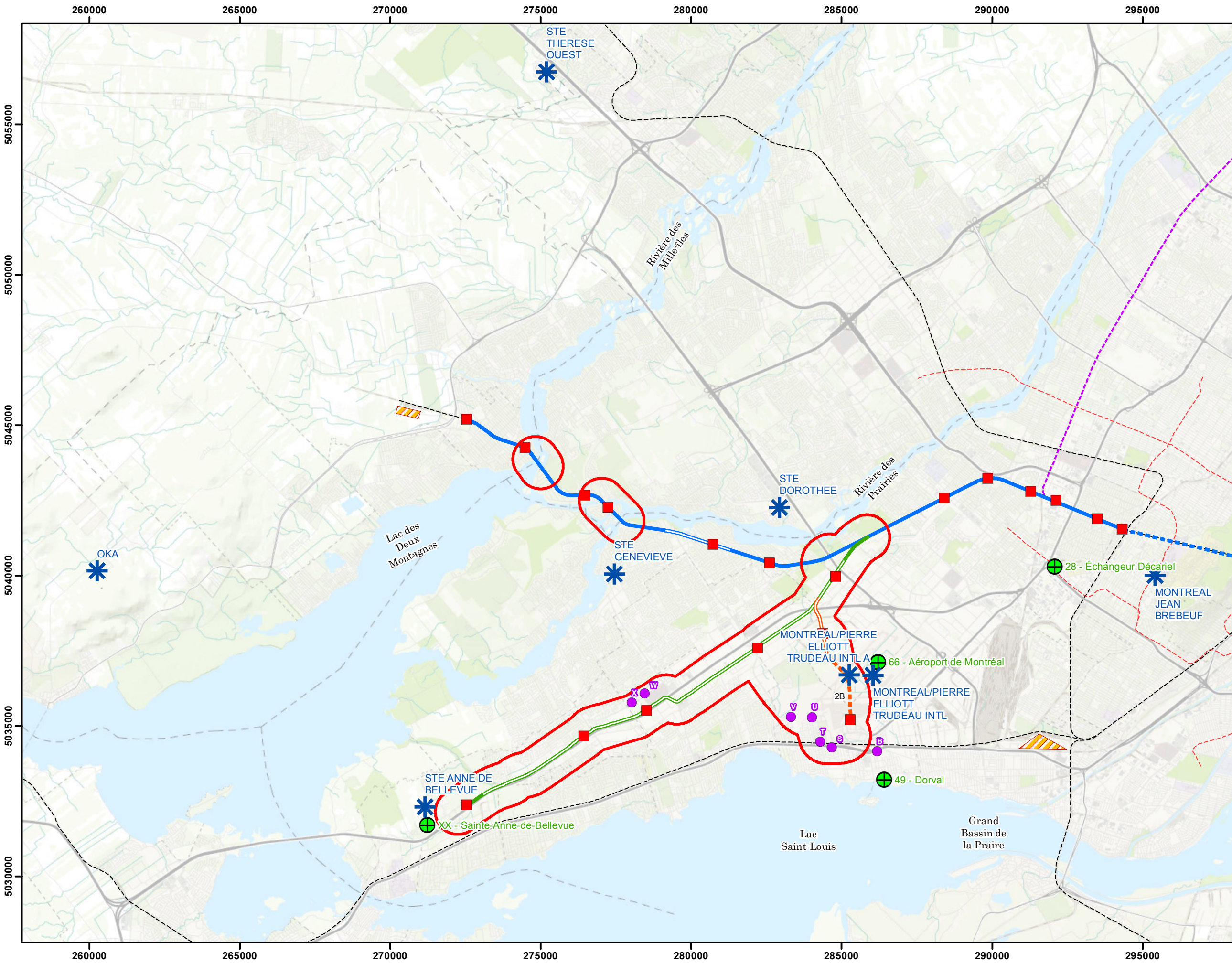
**RE-47** La référence concernant les terres exploitées en 2015 est : Info-sols.ca (MAPAQ, 2016, *Informations géographiques sur les terres agricoles*. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. Site Web consulté en février 2016. Lien : <http://www.info-sols.ca/carte.php>).

La figure 2-2, présentée à la RE-73 (à la page 34 du premier document de réponses aux questions et commentaires), illustre ces propos.



# Annexe A

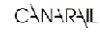



## Cartes





Pour CDPQ Infra

### Légende

- Aires d'étude
- ⊕ Stations de la qualité de l'air (réseau RSQA)
- ✱ Stations climatiques
- Points de mesure de bruit issus de SNC-Lavalin Mai 2013 (Projet 610891)
- Réseau de trains de banlieue
- Ligne de Mascouche
- Réseau de métro
- Garage et Ateliers

#### Réseau électrique métropolitain (REM)

- Station
- Antenne Deux-Montagnes (Au sol)
- Antenne Deux-Montagnes (Aérien)
- - - Antenne Deux-Montagnes (Souterrain)
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Au sol)
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Aérien)
- Antenne de l'Aéroport (Aérien)
- - - Antenne de l'Aéroport (Souterrain)

**DOCUMENT DE TRAVAIL CONFIDENTIEL**

Date	Description	Version	Prép. par	Vérif. par	App. par

Projet: **RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM)**  
**Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport (STC-Ouest)**

Titre (carte): **Carte 2**  
**Localisation des stations climatiques et de qualité de l'air, et des points de mesure de bruit existants**

Source: Environnement Canada

Projection: NAD 83 - MTM zone 8

Échelle:  0 1 2 4 km  
 1:120,000

Codification Bureau de projet: 362496-HA-00-APP-274-EI-008

Format: 11 X 17

Révision 2





### Légende

- Autoroute
- Réseau artériel
- - - Réseau de trains de banlieue
- - - Ligne de Mascouche
- Gare - ligne Mascouche
- - - Réseau de métro
- ⬇ Station de métro
- SLR de l'ouest**
- Station SLR (gare existante)
- Station proposée
- Station potentielle
- Corridor Deux-Montagnes
- Desserte de l'ouest
- Desserte de l'aéroport
- - - Variantes de tracés
- ➔ Prolongement potentiel

DOCUMENT DE TRAVAIL  
CONFIDENTIEL

Date	Description	Version	Prép. par	Vérif. par	App. par

Projet: **SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'OUEST DE MONTRÉAL VIA L'AÉROPORT**

Titre (carte): **001 VUE D'ENSEMBLE DU PROJET**

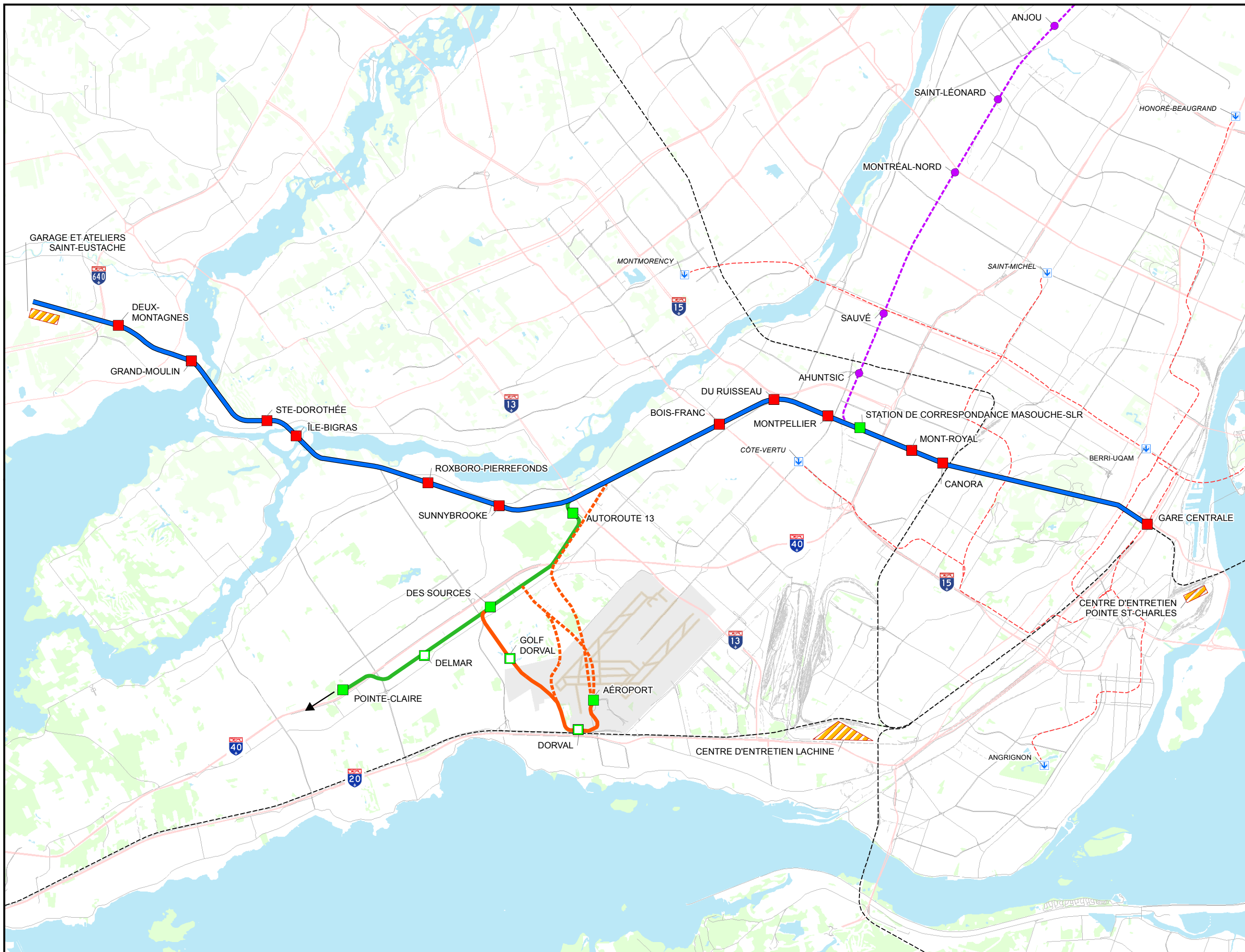
Source: Base nationale de données topographiques 1:50,000

Projection: MTM Zone 8 (Nad 83 CSRS)

Échelle: 1:95,000

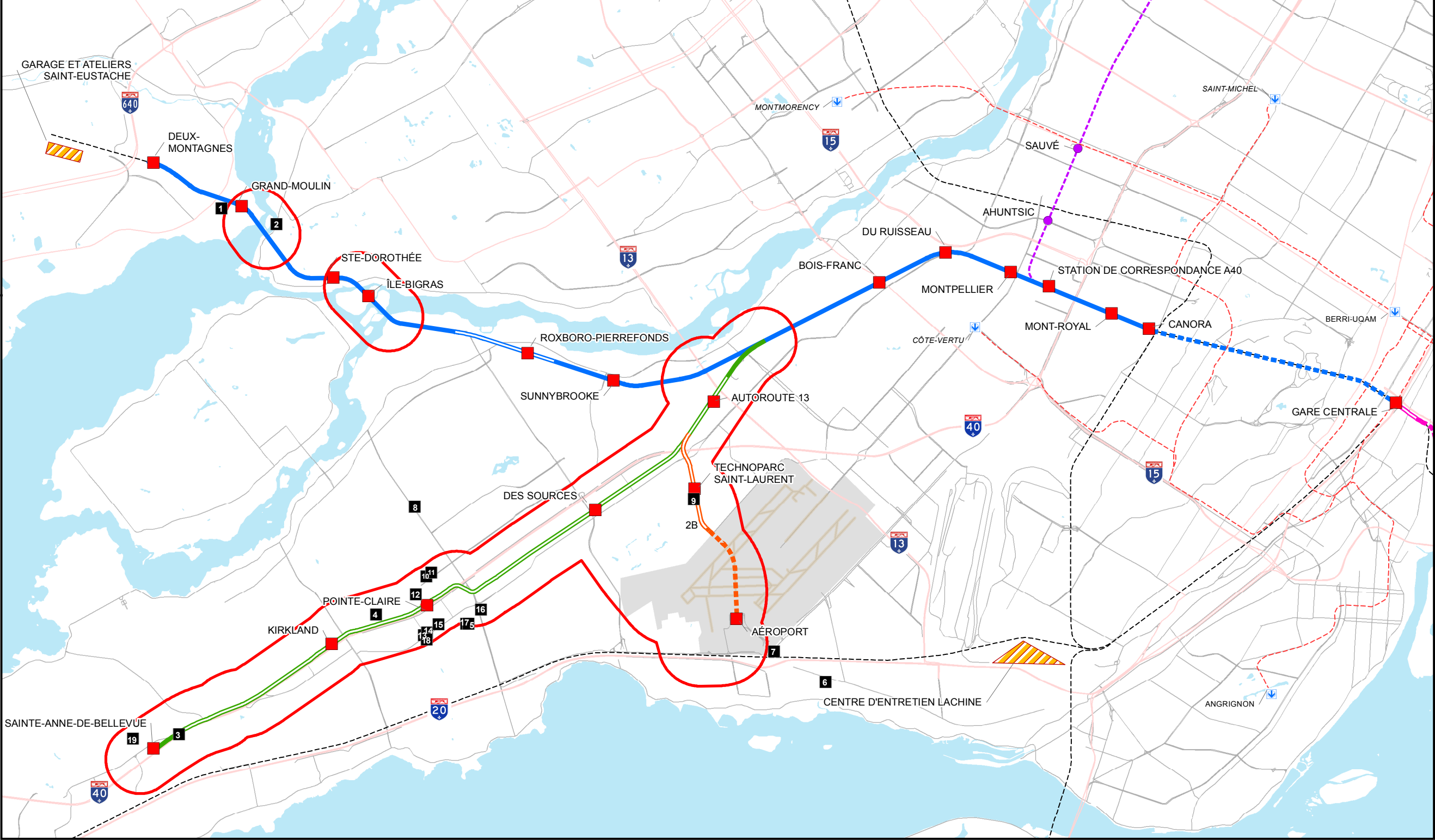
Codification Bureau de projet: 362496-HMM-00-EDT05-274-GL-001.mxd

Format: 11x17



# Projets résidentiels et immobiliers

- 1 Agrandissement du chalet au parc central
- 2 Condo-Laval-sur-le-Lac
- 3 Accroissant sa capacité de production annuelle de l'usine de Galderma
- 4 Quartier Évolution
- 5 Quartier Greenwich
- 6 Le Quatrième
- 7 Réaménagement de l'échangeur
- 8 Upper West Side
- 9 Technoparc - Écocampus Hubert Reeves
- 10 Bureau en Gros (99 unités)
- 11 Mirabel Racket Club (310 unités)
- 12 Smart Centres Brunswick (960 unités)
- 13 Stillview/Hymus (3 habitations unifamiliales détachées)
- 14 Stillview/Hymus (125 unités)
- 15 Hymus Ouest (275 unités ou App.:500 unités)
- 16 Fairview Ford (99 unité)
- 17 Paprican (vacant) (750 unités)
- 18 Stillview/Hymus (agrandissement Le Vivalis) (139 unités)
- 19 PPU-SADB (692 logements)



Pour CDPQ Infra

### Légende

- Autoroute
- Réseau artériel
- - - Réseau de trains de banlieue
- - - Ligne de Mascouche
- Gare - ligne Mascouche
- - - Réseau de métro
- ⬇ Station de métro
- Aires d'étude
- Garage et Ateliers

### Réseau électrique métropolitain (REM)

- Station
- Antenne Deux-Montagnes (Au sol)
- - - Antenne Deux-Montagnes (Aérien)
- · - · - Antenne Deux-Montagnes (Souterrain)
- Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Au sol)
- - - Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Aérien)
- Antenne de l'Aéroport (Aérien)
- - - Antenne de l'Aéroport (Souterrain)
- Antenne Rive-Sud (Aérien)
- - - Antenne Rive-Sud (Souterrain)

DOCUMENT DE TRAVAIL  
CONFIDENTIEL

Date	Description	Version	Prép. par	Vérif. par	App. par

Projet: **RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM)**  
 Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'île, via l'aéroport (STC-Ouest)

Titre (carte): **Projets immobiliers et résidentiels**

Source: Base nationale de données topographiques 1:50,000

Projection: MTM Zone 8 (Nad 83 CSRS)

Échelle:  0 0.75 1.5 3 km  
 1:90,000

Codification Bureau de projet: 362496-HA-00-APP-274-EI-027

Format: 11x17



**Légende**

- Aires d'étude
  - Autoroute
  - Réseau artériel
  - Pipeline Trans-Nord
  - Réseau de trains de banlieue
  - Gare - ligne Mascouche
  - Réseau de métro
  - ⬇ Station de métro
  - Ligne de Mascouche
  - Garage et Ateliers
- Réseau électrique métropolitain (REM)**
- Station
  - Antenne Deux-Montagnes (Au sol)
  - Antenne Deux-Montagnes (Aérien)
  - Antenne Deux-Montagnes (Souterrain)
  - Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Au sol)
  - Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (Aérien)
  - Antenne de l'Aéroport (Aérien)
  - Antenne de l'Aéroport (Souterrain)
  - Antenne Rive-Sud (Au sol)
  - Antenne Rive-Sud (Aérien)
  - Antenne Rive-Sud (Souterrain)

DOCUMENT DE TRAVAIL  
CONFIDENTIEL

Date	Description	Version	Prép. par	Vérif. par	App. par

Projet: **RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM)**  
Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport (STC-Ouest)

Titre (carte): **RISQUES INDUSTRIELS**

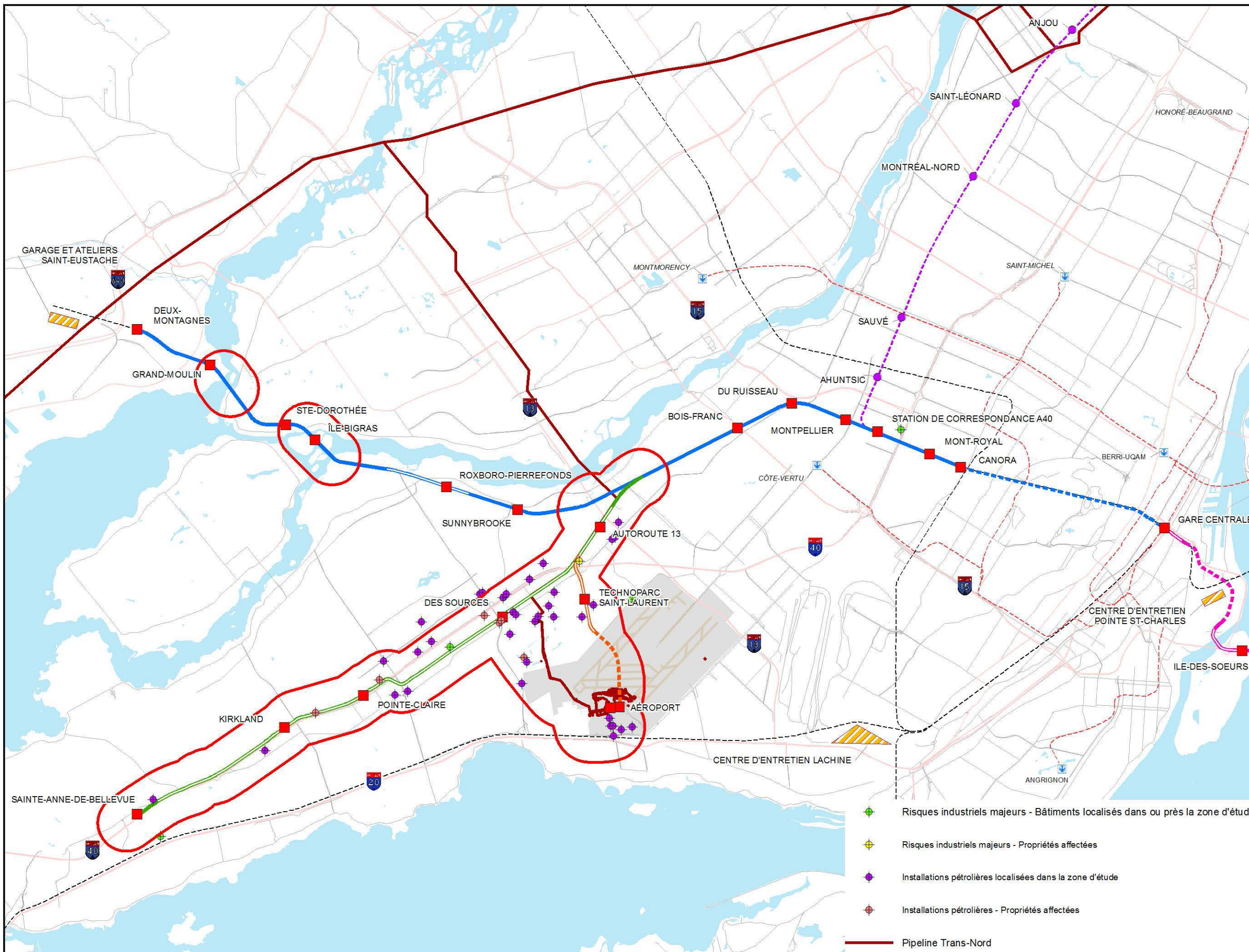
Source: Base nationale de données topographiques 1:50,000

Projection: MTM Zone 8 (Nad 83 CSRS)

Échelle: 0 0.75 1.5 3 km  
1:95,000

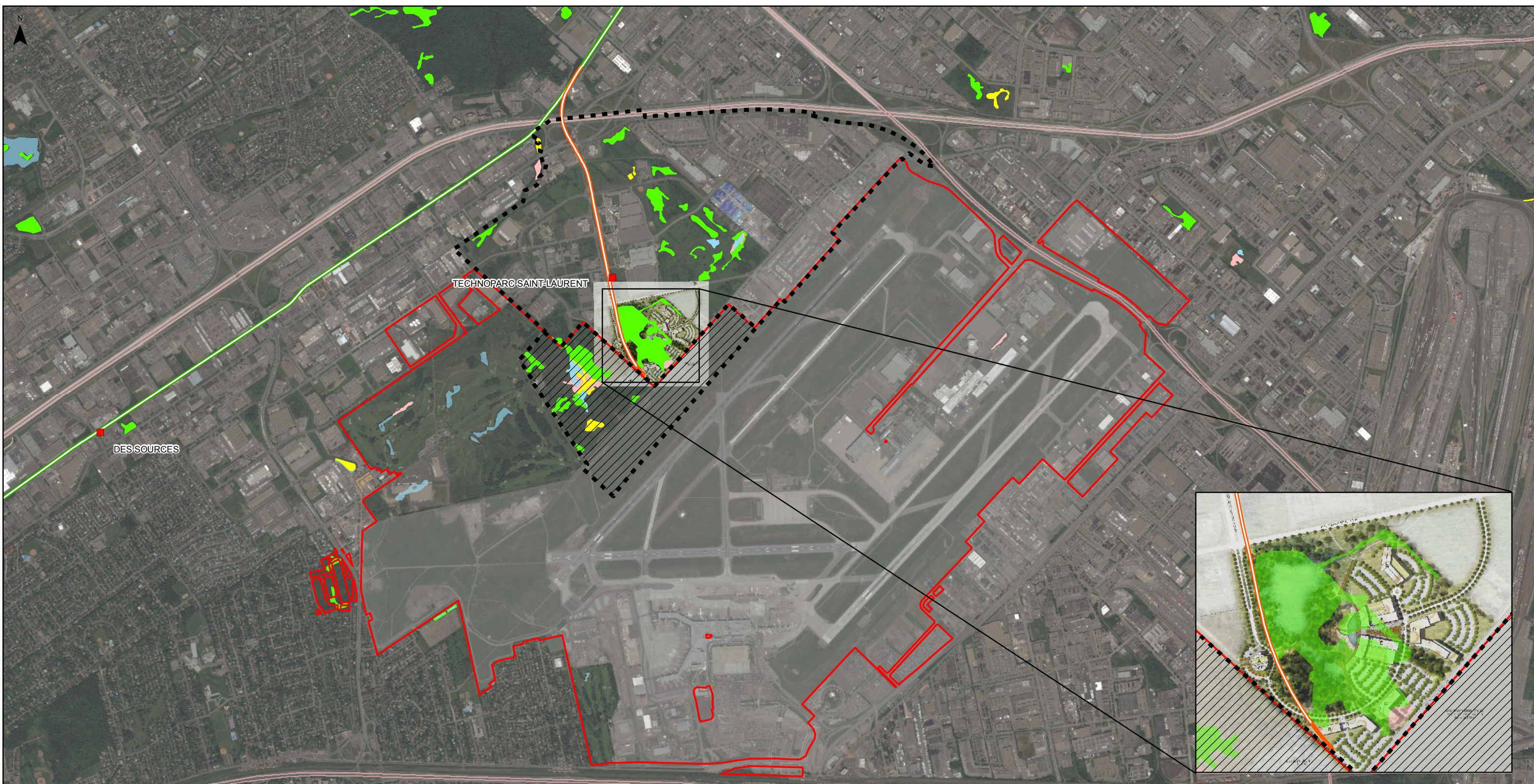
Codification Bureau de projet:

Format: 11x17



- ◆ Risques industriels majeurs - Bâtiments localisés dans ou près la zone d'étude
- ◆ Risques industriels majeurs - Propriétés affectées
- ◆ Installations pétrolières localisées dans la zone d'étude
- ◆ Installations pétrolières - Propriétés affectées
- Pipeline Trans-Nord





SOURCE:  
BASE DE DONNÉES TOPOGRAPHIQUES DU CANADA 1:50,000  
INFO-LOT QUEBEC

PROJECTION:  
MTM Zone 8 (Nad 83 CSRS)

ÉCHELLE / SCALE:  
1: 120,000

DATE:  
2016-07-09

### Légende

- |                   |  |                        |                        |
|-------------------|--|------------------------|------------------------|
| — Autoroute       | <b>Réseau électrique métropolitain (REM)</b> | ■ Technoparc           | <b>Milieus humides</b> |
| — Réseau artériel | — Antenne Aéroport (Tranchée)                | — Limite aéroportuaire | ■ Eau peu profonde     |
| ■ Station SLR     | — Antenne Aéroport - Aérien                  |                        | ■ Marais               |
|                   | — Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue - Aérien   |                        | ■ Marécage             |
|                   |  |                        | ■ Prairie humide       |



RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN -  
PROJET DE RÉFÉRENCE/ REFERENCE PROJECT

CARTE 50  
SUPERPOSITION DES LOTS DE L'AÉROPORT DE MONTRÉAL  
ET DU TECHNOPARC SAINT-LAURENT

DESSIN No. / DRAWING No.:	DIS.	REV.
362496-HA-00-APP-274-EI-033		



# Annexe B

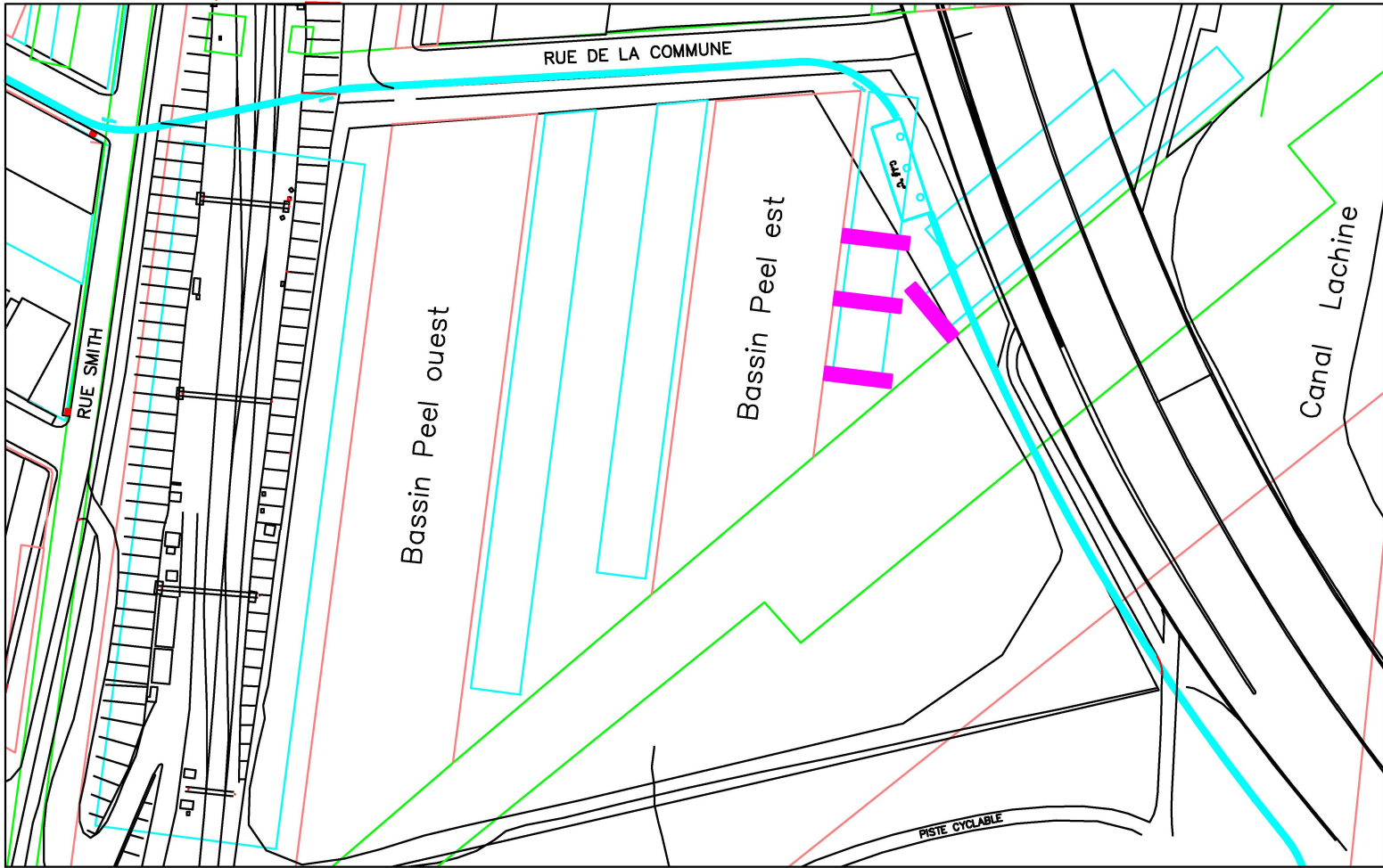
## Mandat d'inventaires archéologiques

### Secteur F-3 (bassins Peel)

Le secteur F3 est localisé dans la portion nord-est du bassin n° 2 du canal de Lachine. La transformation du milieu physique de ce secteur est intimement liée à la construction du canal inauguré en 1825. C'est principalement à partir de 1820 que le quartier Griffintown connaîtra une croissance accélérée due à une conjugaison de facteurs, dont l'immigration jumelée à la demande de main d'œuvre reliée aux travaux du canal. De 1825 à 1850, la partie ouest du quartier se développe, mais celle près du fleuve demeure plus rurale. Le premier élargissement du canal de Lachine entre 1843 et 1848 permet l'accès à des bateaux de plus gros tonnage, tout en générant un pouvoir hydraulique. La première enclave industrielle qui mettra à profit cette énergie est localisée le long de la rue Mill et de la berge sud du canal. À partir de 1856, tous les lots hydrauliques adjacents au bassin n° 2 sont loués à douze entreprises. Ces entreprises représentent l'industrie du transport maritime et de la construction navale, l'industrie alimentaire dont celle de la farine en particulier, puis l'industrie de transformation du fer. La berge nord du canal dans ce secteur est transformée par le creusement de deux bassins durant cette période. Ils sont bordés de quais planchéiés et entourés de hangars où l'on entreposait la farine. L'immense entrepôt de la Montreal Warehousing est construit en 1855 à la limite ouest de ces bassins. Deux entrepôts bordent la levée centrale, tandis que trois autres apparaissent vers 1861 plus à l'est. Deux de ces entrepôts longent le mur de revêtement nord du bassin n° 2 du canal.

Diverses interventions archéologiques ont été réalisées du côté sud et nord du canal dans ce secteur. Au milieu des années 1990, un inventaire dirigé par François Véronneau et s'insérant dans le cadre des travaux de construction des lignes électriques souterraines a permis de relever partiellement divers vestiges. Certains ont été associés à l'entrepôt de la Montreal Warehousing et à un des entrepôts à farine construits en marge du bassin Peel. Les vestiges de la Montreal Warehousing et ceux des divers entrepôts et aménagements construits en marge des bassins Peel ont également été dégagés dans le cadre de la mise en valeur des bassins et la réouverture du canal de Lachine en 2002.

Tout le secteur compris entre la limite est du bassin est et le mur de revêtement nord du bassin n° 2 du canal de Lachine recèlerait les vestiges des entrepôts à farine qui y ont été construits entre 1855 et 1861. De plus, l'ensemble des murs de revêtement des bassins et du canal constituent des ressources à protéger. Ethnoscop propose de réaliser quatre tranchées dans l'emprise des futurs travaux du REM afin de caractériser le tissu archéologique et les vestiges des entrepôts à farine (plan 1). Trois tranchées de 15 m x 3 m devront être implantées perpendiculairement à l'axe de l'ancien entrepôt qui était situé immédiatement à l'est du bassin à farine est (bassin Peel est). Une quatrième tranchée sera localisée plus à l'est, perpendiculairement au mur de revêtement nord du canal de Lachine, à l'emplacement de deux autres anciens entrepôts construits en 1860-1861. Dans le cadre de cette intervention et de toutes autres excavations nécessaires aux travaux d'aménagement, les parements aveugles des murs de revêtement du bassin à farine et du canal de même que tout autre vestige architectural devront également être relevés et protégés. L'intervention dans le secteur F3 pourra être effectuée dès la mi-juillet. Deux équipes de trois techniciens de terrain supervisées par le responsable de projet et un assistant-archéologue seront requises. Chaque équipe fouillera deux tranchées à raison d'une tranchée par semaine, soit deux semaines de chantier au total. Une journée additionnelle sera consacrée à la mobilisation et une autre pour la démobilitation. Les tranchées seront remblayées avec le sol excavé.



CIMA+

INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES DANS LE CADRE DE  
L'IMPLANTATION DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN  
ANTENNE RIVE-SUD

PLAN 1  
STRATÉGIE D'INTERVENTION, SECTEUR F3

- AVANT 1800
- 1800 - 1825
- 1825 - 1850
- 1850 - 1900
- 1900 -
  
- LIGNE ÉLECTRIQUE SOUTERRAINE  
HYDRO-QUÉBEC 1997
- TRANCHÉES ARCHÉOLOGIQUES PROPOSÉES



ÉCHELLE: 1:1500  
0 5 10 15 25

PLAN RÉALISÉ À PARTIR DU PLAN 336, HYDRO-QUÉBEC,  
OCCUPATION POLY-ÉPOQUE DU CANAL DE LACHINE ET DU  
PORTION DU QUARTIER OLIVIER DU GREFFIER, GRÉGO 1997

9 JUN 2016  
CALCULS ET MISE EN PLAN  
EFFECTUÉS EN NAD (83)



## Secteur I-6 (quadrant sud-est de l'échangeur A10/A30)

L'aire de la station terminale, où se trouveront aussi l'atelier-dépôt et le stationnement incitatif, est traversée dans un axe nord-sud par le ruisseau des Prairies, un petit cours d'eau qui se jette, au sud, dans le ruisseau Saint-Jacques. Dans sa portion nord, ce ruisseau suit un tracé relativement rectiligne, laissant croire que son cours pourrait avoir été légèrement modifié en fonction des activités agricoles. Plus au sud, il reprend une forme sinueuse, contournant une habitation située à plus d'une centaine de mètres du chemin des Prairies, tout près de l'endroit où il sort de l'aire visée par les travaux. La présence du ruisseau renforce le potentiel archéologique préhistorique du secteur I-6 : pour la plupart, les sites archéologiques préhistoriques québécois ont été trouvés près d'un cours d'eau, une voie de circulation et d'appropriation du territoire inévitable à la préhistoire. Autrement, aucune formation géomorphologique ou géologique ne se démarque dans le secteur I-6. Par ailleurs, si le prolongement de l'autoroute 30 au sud-ouest de l'autoroute 10 n'est survenu qu'au XXI<sup>e</sup> siècle, le chemin des Prairies et le tracé de l'autoroute 10 sont des axes de circulation anciens, apparaissant déjà sur un plan de 1815. C'est pourquoi les abords de ces voies de circulation recèlent vraisemblablement un potentiel archéologique historique associé à la vocation agro-domestique qu'a connu l'endroit depuis au moins le début du XIX<sup>e</sup> siècle et probablement auparavant.

Idéalement, une étude de potentiel archéologique aurait précédé la réalisation d'un inventaire dans le secteur I-6. Cependant, dans un tel milieu peu ou pas aménagé, l'inventaire peut prendre la forme d'une série de sondages à intervalles réguliers à l'intérieur de l'emprise des travaux, de façon à échantillonner l'aire d'étude. Les archéologues implantent alors des sondages d'environ 0,40 m de côté espacés aux 15 m, parfois plus rapprochés si les espaces expertisés paraissent particulièrement prometteurs. Les niveaux de sols présents dans les sondages sont fouillés manuellement, à la pelle et à la truelle, jusqu'à l'atteinte du sol naturel stérile, du roc ou de la nappe phréatique. Les sols sont fouillés selon la séquence inverse de déposition et les phénomènes observés sont enregistrés. L'ensemble des notes de terrain sont consignées dans des carnets. Des relevés stratigraphiques, planimétriques et photographiques sont aussi réalisés au cours de l'intervention.

Ethnoscop propose ainsi que le secteur I-6 fasse l'objet d'un inventaire systématique préalable dans sa partie est, sur une bande large d'environ 100 m de part et d'autre du ruisseau (largeur de 200 m au total). Par ailleurs, l'ensemble de la partie sud-ouest de l'emprise des travaux, sur une largeur d'environ 100 m, sera également sondée. C'est donc une superficie d'environ 185 000 m<sup>2</sup> qui sera couverte. Il est évalué que dans cet espace, un total de 900 sondages pourrait être implanté, couvrant ainsi efficacement les abords du ruisseau, de même que les possibles emplacements d'aménagements historiques au sud. Une semaine complète de travail, pour une équipe composée de l'archéologue de terrain, d'un assistant-archéologue et de huit techniciens de fouilles, sera nécessaire afin de réaliser cet inventaire. Une fois l'inventaire archéologique terminé, l'archéologue de terrain sera en mesure de recommander ou non la poursuite de l'investigation sous la forme de fouilles. En cas de découverte historique ou préhistorique, des recommandations pourront être formulées à cet effet dans le rapport préliminaire.

# Annexe C

## Plan d'empiètement du REM





Le 12 avril 2016

Monsieur André Dufour  
Directeur de projet  
CDPQ-Infra inc.  
Centre CDP Capital  
1000, place Jean-Paul-Riopelle  
Montréal (Québec) H2Z 2B3

**Objet : Vérification d'assujettissement – Système de transport collectif de l'ouest de l'île de Montréal via l'aéroport (Dossier 3217-08-022)**

Monsieur,

Les réponses fournies le 31 mars dernier permettent de procéder à l'analyse des différentes composantes potentiellement assujetties. Cependant, la réponse à la question 10 est insuffisante pour déterminer si cette composante du projet (travaux de construction de nouvelles structures de traversée des rivières des Mille-Îles et des Prairies) est assujettie au paragraphe b de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation en l'examen des impacts sur l'environnement (RÉEIE).

Par conséquent, nous devons réitérer notre question en y mettant davantage de précisions :

En premier lieu, voici le libellée du paragraphe b :

*b) tout programme ou projet de dragage, creusement, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de 300 m ou plus ou sur une superficie de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus, et tout programme ou projet de dragage, creusement, remplissage, redressement ou remblayage, à quelque fin que ce soit, égalant ou excédant de façon cumulative les seuils précités, pour un même cours d'eau visé à l'annexe A ou pour un même lac [...]. Si l'information disponible ne permet pas déjà d'établir la limite des inondations de récurrence de 2 ans, cette limite est déterminée à l'aide de tout élément pertinent, en privilégiant l'usage de la méthode botanique prévue par la*

...2

*Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (chapitre Q-2, r. 35), pour établir la ligne naturelle des hautes eaux;*

Afin de vérifier l'assujettissement au paragraphe b de l'article 2 du RÉEIE, veuillez préciser les superficies approximatives d'empiètement (remblayage) requises dans les rivières des Mille-Îles et des Prairies, pour les travaux de construction des piles et des culées de chacun des ponts ferroviaires. Veuillez noter que les superficies d'empiètement doivent inclure les superficies requises pour les travaux de construction (batardeaux ou autre). Les superficies doivent être présentées en distinguant chaque tronçon de chacune des deux rivières. Les superficies des deux ponts traversant la rivière des Prairies seront ensuite cumulées comme étant de l'empiètement dans un seul cours d'eau, même chose pour la rivière des Mille-Îles.

Par ailleurs, nous tenons à vous informer que l'emplacement prévu du doublement du pont ferroviaire traversant la section nord de la rivière des Mille-Îles se trouve dans un secteur très sensible. Il s'agit d'un secteur névralgique pour la gestion des crues, car on retrouve le pont-barrage Grand-Moulin à seulement une quarantaine de mètres en aval du pont ferroviaire actuel, lequel joue un rôle de contrôle des inondations pour la rivière des Mille-Îles. De plus, des travaux majeurs de creusage du seuil naturel situé exactement à l'emplacement du pont ferroviaire actuel ont été réalisés au cours des années 2012-2013 afin d'assurer un apport en eau potable à près de 400 000 résidents de la couronne nord. Ce secteur est également reconnu comme présentant une valeur faunique très grande (notamment la présence de frayères à esturgeon jaune, une espèce faunique à statut précaire) et où des aménagements ont été réalisés pour compenser les travaux de creusage du seuil naturel.

Par conséquent, les travaux à réaliser dans ce secteur devront faire l'objet d'une bonne réflexion (localisation du pont, nombre de piles, méthode de travail, etc.) pour viser le minimum d'impact sur ces enjeux majeurs. S'il s'avérait que les travaux de construction des ponts sur la rivière des Mille-Îles ne soient pas assujettis au paragraphe b de l'article 2 du RÉEIE, des autorisations en vertu de l'article 22 de la LQE, de l'article 128.6 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune ainsi que sur l'article 35 de la Loi fédérale sur les pêches seraient requises (cette dernière sera requise même si les travaux sont assujettis à la procédure d'évaluation environnementale provinciale). Une évaluation de l'impact hydraulique des travaux sur le pont-barrage Grand-Moulin serait également requise et nécessiterait une analyse du centre d'expertise hydrique du Québec (dans le cadre de l'analyse de la demande de CA en vertu de l'article 22 de la LQE).

N'hésitez pas à communiquer avec moi si mes questions génèrent des interrogations.

Salutations cordiales,

Valérie Saint-Amant  
 Coordonnatrice des projets de transport

Réponse 11 mai 2016:

Quoique les études d'ingénierie soient encore préliminaires, elles ont progressées au cours des dernières semaines et des modifications à la méthode de construction envisagée ont été identifiées et vous sont présentées plus bas. Nous avons précisé, par la préparation de dessins plus précis et l'intégration de la ligne des crues de 2 ans, les superficies d'empiètement du remblai basé sur les concepts et méthodes de construction expliqués plus bas qui sont :

	<b>Portée du pont (entre lignes des crues 2 ans)</b>	<b>Longueur totale remblai en rivière- Phase construction<sup>1</sup></b>	<b>Surface remblai en rivière-Phase construction</b>	<b>Phase exploitation (empreinte des piliers seulement)</b>
<b>Rivière des Mille-Îles</b>				
Pont sud		104 m	1 600 m <sup>2</sup>	28 m <sup>2</sup>
Pont nord		187 m	2 800 m <sup>2</sup>	44 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>328 m</b>	<b>291 m</b>	<b>4 400 m<sup>2</sup></b>	<b>75 m<sup>2</sup></b>
<b>Rivière des Prairies</b>				
Pont sud	83 m	64 m	1 300 m <sup>2</sup>	28 m <sup>2</sup>
Pont nord	204 m	189 m	3 400 m <sup>2</sup>	44 m <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Le détail des longueurs des remblais est présenté aux dessins plus bas.

<b>Total</b>	<b>287 m</b>	<b>253 m</b>	<b>4 700 m<sup>2</sup></b>	<b>75 m<sup>2</sup></b>
--------------	--------------	--------------	----------------------------	-------------------------

Description des travaux prévus pour les ponts de la nouvelle voie ferrée au-dessus de la rivière des Mille-Îles :

Le nouveau pont qui est envisagé pour le support de la nouvelle voie ferrée SLR, sera construit dans la rivière des Mille-Îles. Le pont a une portée totale de 328 mètres, mesuré entre les limites de la ligne des hautes eaux 2 ans de chaque rive. Le nouveau pont de la voie ferrée sera constitué des éléments suivants : des piliers en béton en paire (espacés de 5 mètres l'un de l'autre) composés chacun de deux colonnes de diamètre d'au plus 1,5 mètre et espacés à tous les 20 à 25 mètres le long de la rivière, en ligne avec les piliers des sections de pont existant, des poutres en béton préfabriquées (précontraint) assises sur les piliers de travée en travée, et le tablier du pont en béton. Le nouveau pont sera construit en amont des ponts existants, qui seront conservés pour la circulation sur la deuxième voie ferrée.

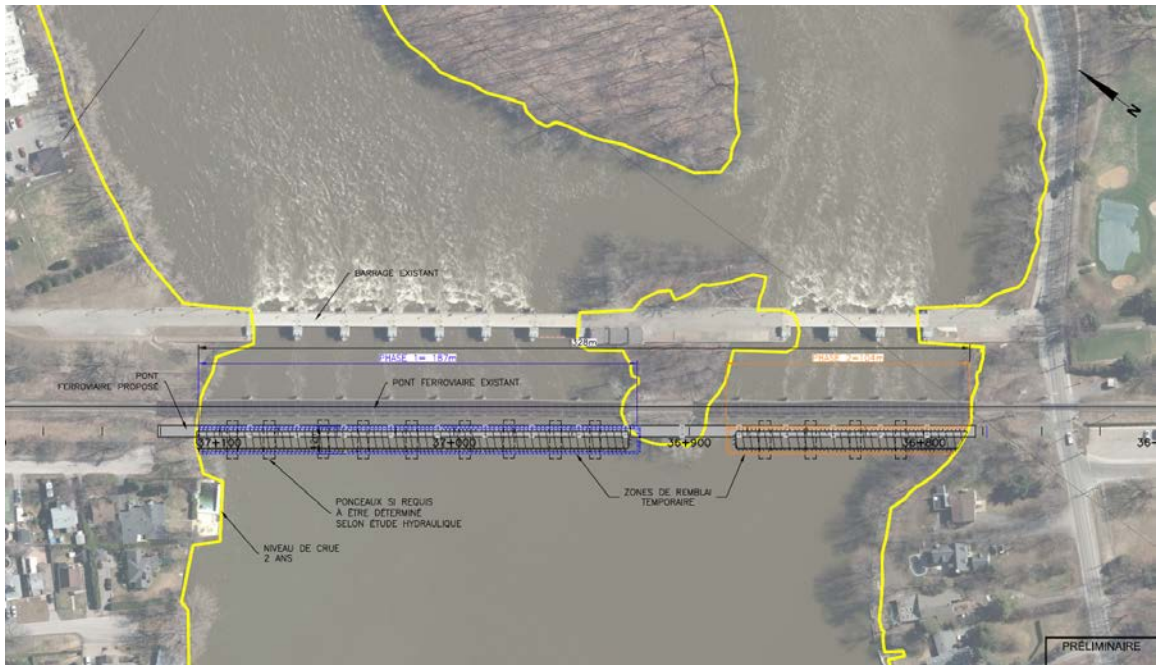
Comme le niveau d'eau de la rivière est peu profond, l'utilisation de barge plateforme de travail semble impossible. Afin de pourvoir un accès pour la machinerie au site de forage des pieux forés au roc pour les piliers à tous les 20-25 mètres, un chemin d'accès temporaire sera construit dans la rivière. Le chemin d'accès sera construit en phases, à partir de chaque rive, et sera constitué de diverses parties, selon la méthode de construction choisie. Les parties en remblai de pierre propre et lavée, combiné à des ponceaux de tôle ondulée (TTOG), seront de largeur d'environ 15 m (incluant les pentes de talus) et ne devront pas dépasser une longueur totale de 291 mètres, pour une superficie maximale d'empreinte de 4 400 m<sup>2</sup> dans la rivière. Les autres parties du chemin seront faites en structure de pont temporaire sur pieux (sans remblai), si requises.

Ce chemin servira aussi pour la mise en place des poutres de traverse des ponts.

Des mesures de mitigation de l'impact sur le débit de la rivière sont présentement à l'étude : la construction du remblai serait planifiée en deux phases. Le remblai serait mis en place pour un pont en premier et retiré avant la construction du second, laissant en tout temps une grande partie de la rivière sans obstruction.

En alternative, et advenant des conditions hivernales propices (épaisseur de glace, niveau de l'eau, etc.), la machinerie pourrait accéder au site de forage pour les piliers directement sur la glace, et la construction de remblai avec ponceaux pourrait ainsi être évitée. Cette option demande cependant une analyse plus approfondie du couvert de glace et

profondeur de l'eau dans le secteur visé. Les photos et dessins montrés plus bas indiquent l'emplacement envisagé du nouveau pont ainsi que les remblais envisagés.



#### Description des travaux prévus pour les ponts de la nouvelle voie ferrée au-dessus de la rivière des Prairies :

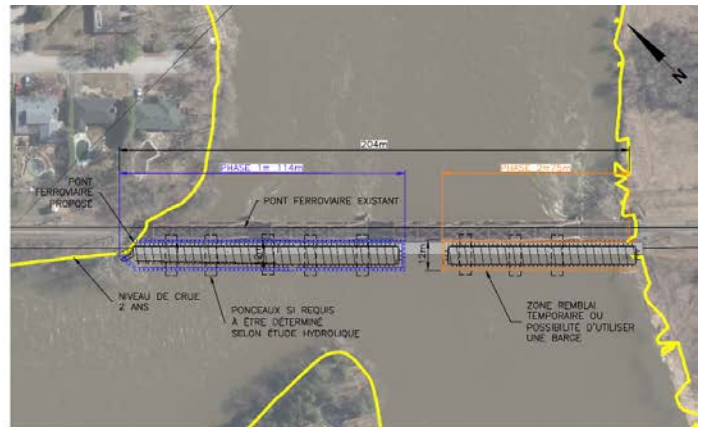
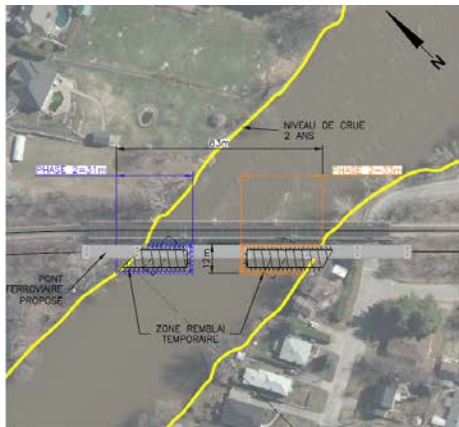
Les deux sections de pont qui sont envisagées pour le support de la nouvelle voie ferrée SLR, seront construites dans la rivière Des Prairies. Les ponts ont des portées de longueurs respectives de 83 m et 204 m chacune, mesurée entre les limites de la ligne des hautes eaux 2 ans de chaque rive. Les ponts seront construits du côté ouest (en amont) des ponts existants, qui seront aussi conservés pour la circulation sur la deuxième voie ferrée.

Les ponts de la rivière des Prairies seront constitués des mêmes éléments que ceux du pont de la rivière des Mille-Îles décrits plus haut (piliers doubles formés d'une paire de colonnes de 1,5 m de diamètre, et espacés au 20-25 m).

Tout comme la rivière des Mille-Îles, le niveau de la rivière des Prairies semble peu profond pour l'utilisation de barges, quoique plus favorable dans ce cas-ci. Advenant l'impossibilité d'utiliser une barge, la méthode de construction du chemin d'accès avec remblai et ponceaux, et ponts temporaires telle que décrite plus haut, sera envisagée pour l'approche de la machinerie. De même, le chemin d'accès sera constitué de diverses parties, selon la méthode de construction choisie. Les parties en remblai de pierre propre et lavée, combiné à des ponceaux de tôle ondulée (TTOG), seront de largeur d'environ 20 m (incluant les pentes de talus) et ne devront pas dépasser une longueur totale de 253 mètres, pour une superficie maximale d'empreinte de 4 700 m<sup>2</sup>. Les autres parties du chemin seront faites en structure de pont temporaire sur pieux (pas de remblai).

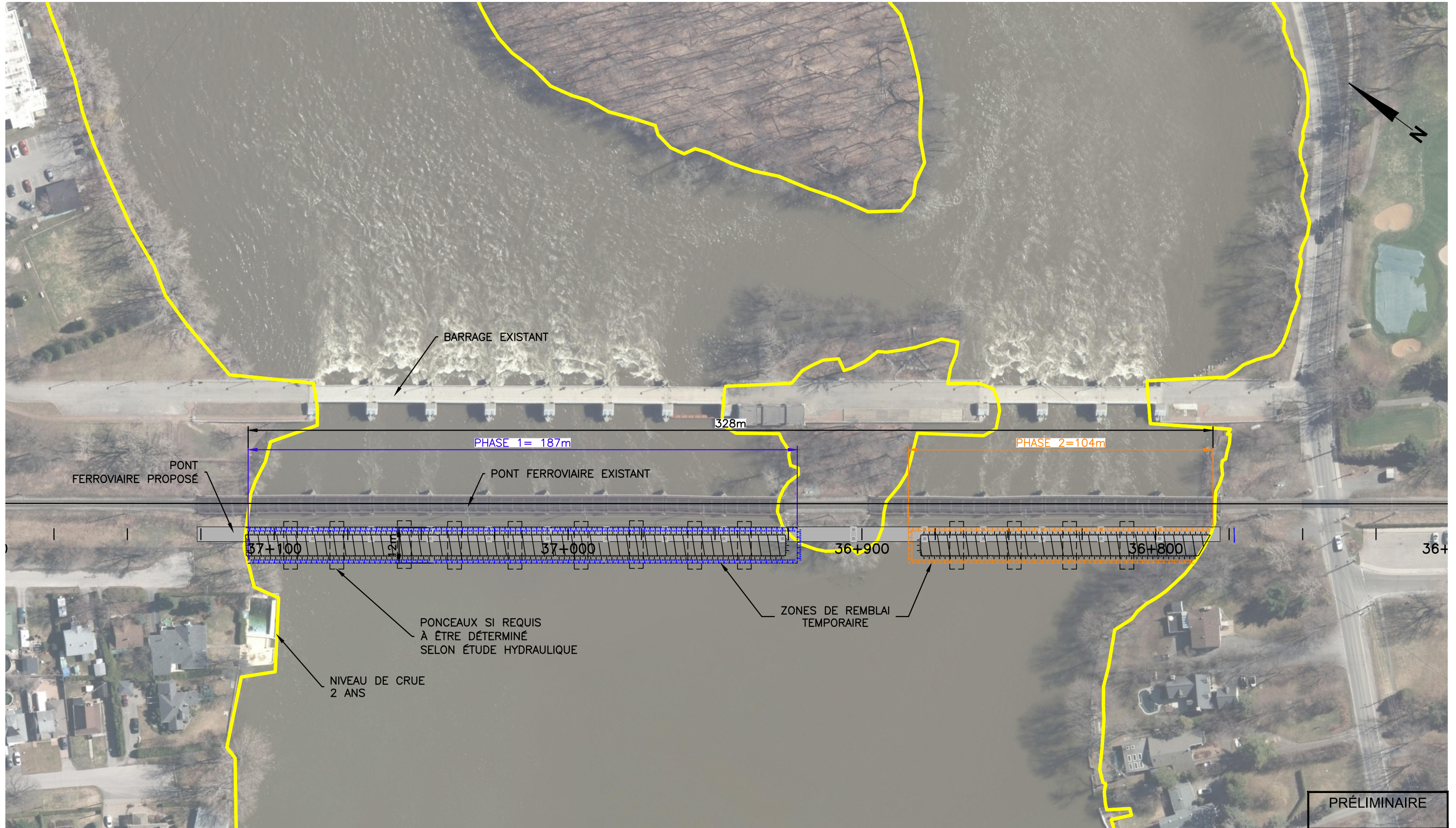
Cependant, comme mesure d'atténuation de l'impact sur le débit de la rivière, la construction du remblai pourrait être envisagée en deux étapes successives. Le remblai serait mis en place d'un côté en premier, puis retiré avant la construction du second, laissant en tout temps une grande partie de la rivière sans obstruction.

Aussi, advenant des conditions hivernales propices, l'emprunt des glaces pour la machinerie sera envisagé. Les photos montrées plus bas indiquent l'emplacement envisagé des nouveaux ponts.



Les dessins sont en pièces jointes pour plus de détail.





ÉMISSIONS / RÉVISIONS		
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	2016-05-05	POUR DISCUSSION
NO.	DATE	ÉMIS / RÉVISÉ POUR

DESSINÉ PAR: G. HACHÉ	CONÇU PAR: J. MIKUS
VÉRIFIÉ PAR: x.xx	APPROUVÉ PAR: A. McNEIL
ÉCHELLE: 1:1250	DATE: 2016-05-05

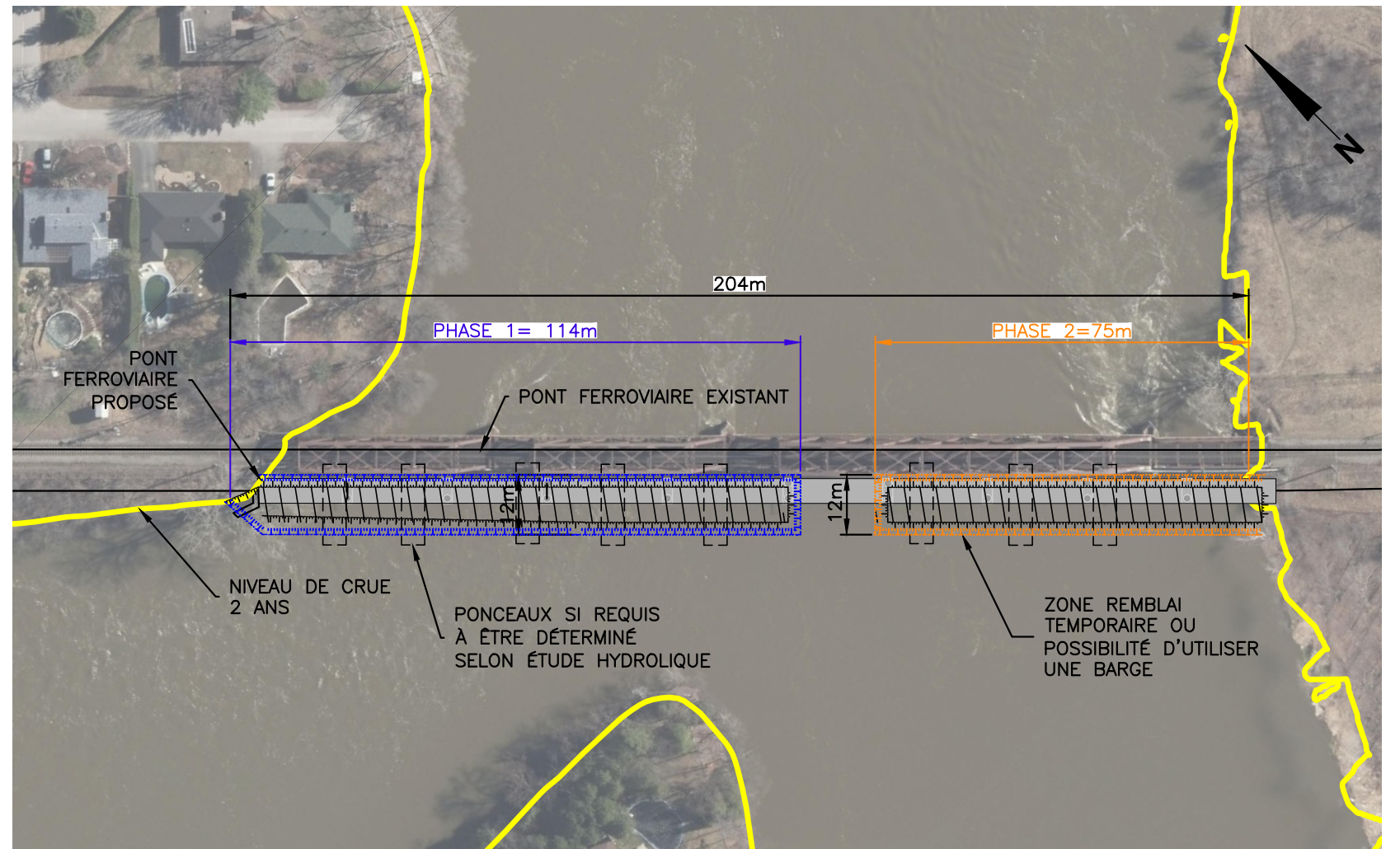
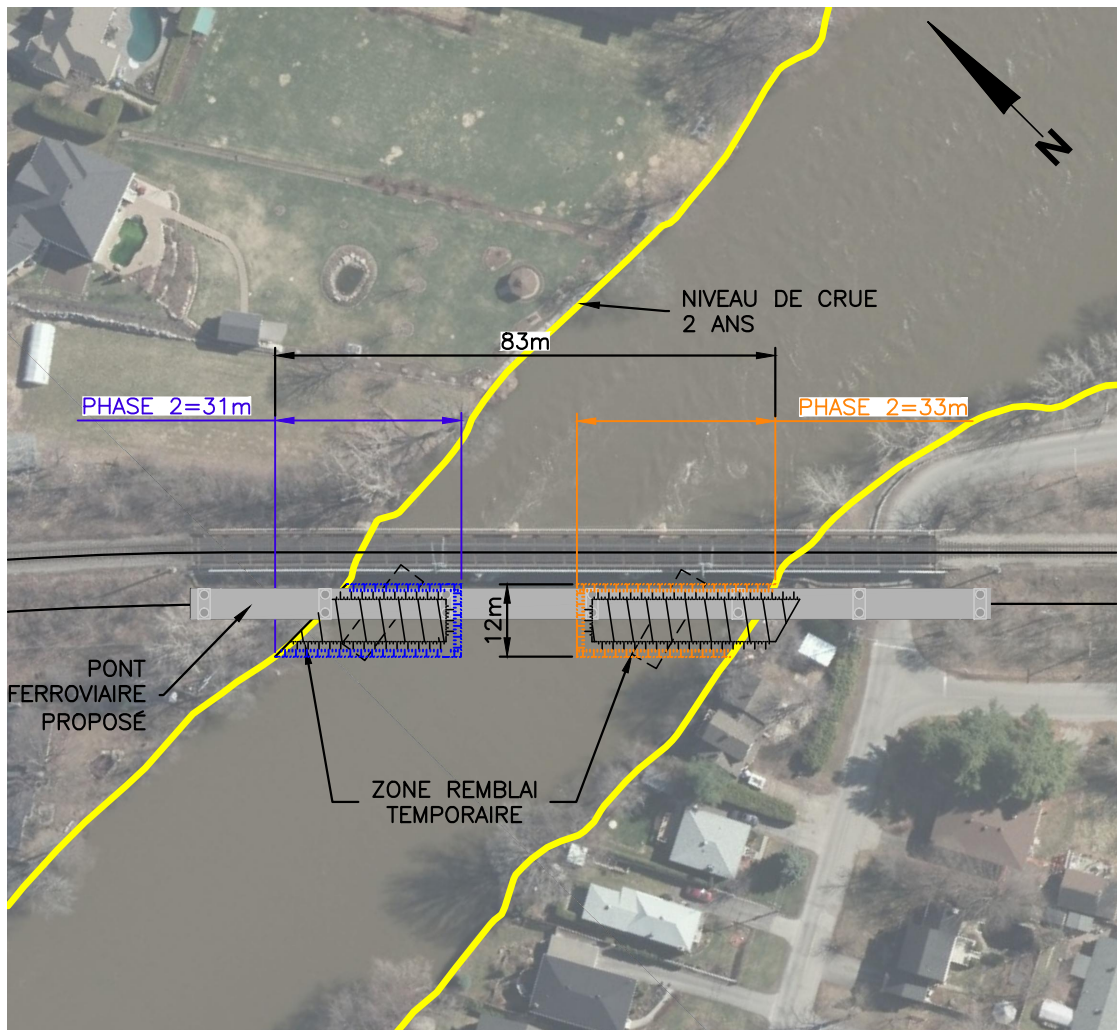
CE DOCUMENT NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉ À DES FINS DE CONSTRUCTION

CONSULTANT: **HATCH** CLIENT: CDPQ Infra

EN COLLABORATION AVEC: **CANARAIL / SYSTRA** **SM**  
LE GROUPE S.M. INTERNATIONAL INC.

SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'OUEST DE MONTRÉAL VIA L'AÉROPORT			
EXEMPLE POTENTIEL DE CONSTRUCTION DU PONT PROPOSÉ			
RIVIÈRE-DES-MILLE-ÎLES			
No. PROJET: 362496	DESSIN No.: 362496-HA-CM-APP-250-EI-001	RÉV. XX	FEUILLET /





**PRÉLIMINAIRE**

ÉMISSIONS / RÉVISIONS		
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	AAAA-MM-JJ	xx
xx	2016-05-05	POUR DISCUSSION
NO.	DATE	ÉMIS / RÉVISÉ POUR

DESSINÉ PAR: G. HACHÉ	CONÇU PAR: J. MIKUS
VÉRIFIÉ PAR: x.xx	APPROUVÉ PAR: A. McNEIL
ÉCHELLE: 1:1250	DATE: 2016-05-05

CE DOCUMENT NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉ À DES FINS DE CONSTRUCTION

CONSULTANT: **HATCH** CLIENT: CDPQ Infra

EN COLLABORATION AVEC: **CANARAIL / SYSTRA** **SM**  
LE GROUPE S.M. INTERNATIONAL INC.

SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'OUEST DE MONTRÉAL VIA L'AÉROPORT			
EXEMPLE POTENTIEL DE CONSTRUCTION DU PONT PROPOSÉ			
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES			
No. PROJET: 362496	DESSIN No.: 362496-HA-CM-APP-250-EI-002	RÉV. XX	FEUILLET /