

CDPQ Infra inc.

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Étude d'impact sur l'environnement

Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré

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

Volume 1 – Rapport principal



RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

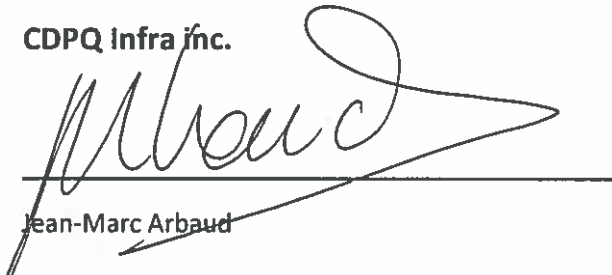
Étude d'impact sur l'environnement

Addenda no 3 – Projet optimisé et intégré

déposée 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
Jean Marc Arbaud	Directeur général adjoint
Daniel Smith	Directeur de projet, REM
Denis Andlauer	Directeur, Opérations
Virginie Cousineau	Directrice, Affaires publiques
François Laplante	Directeur adjoint, Construction et estimation
Marie-Michèle Paul	Conseillère, Communications et affaires publiques
Didier Rancourt	Coordonnateur, Environnement

HATCH ET COLLABORATEURS

Nom	Rôle	Firme
Direction et intégration		
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.	Milieu humain	Hatch
Environnement		
Joumana Abou-Nohra, PhD	Hydrologie	Hatch
Selim Ahmed, ing., M.Sc.A	Hydrogéologie	Groupe SM
Daniel Andres-Molina, ing.	Analyse - Milieu physique	Hatch
Romy Bacon Savard, biol., M.Sc.A.	Analyse - Milieu biologique	Hatch
Gérard Ballivy., ing.	Hydrogéologie	Groupe SM
Annie Bernier, ing.	Émissions atmosphériques et GES	Hatch
Guillaume Couture, stagiaire,	Cartographie	Hatch

Nom	Rôle	Firme
Géomatique		
Mervyn Choy, ing.	Acoustique	Hatch
Julia Davourie, ing. jr., M. Sc. A	Analyse - Environnement et développement durable	Hatch
Sladjana Pavlovic, géogr., M.Sc.	Cartographie	Hatch
Andrei Durlut, ing., Coordonnateur	Circulation routière	Groupe SM
Guy Fouquet, ing., Coordonnateur	Études complémentaires sur le milieu physique	Groupe SM
Antoine Gerson, ing.	Analyse - Transport et circulation	Groupe SM
Sonya Graveline, ing.	Analyse - Géologie et géotechnique	Groupe SM
Tim Kelsall, acousticien, M.Sc.A., Coordonnateur	Acoustique	Hatch
Baptiste Rousseau, Ph.D.	Mécanique des roches	Groupe SM
Géronimo Brunner, géogr., EESA	Évaluation environnementale de site	Groupe SM
Pierre Côté, géogr., M.Sc.	Cartographie et géomatique	Groupe SM
Minh-Vy Le, ing. jr., Environnement	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Manon Fortin, ing., EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Pierre Nadeau, EESA	Caractérisation et réhabilitation environnementale	Groupe SM
Architecture		
Jean-Sébastien Leprince, architecte	Intégration urbaine des stations	Systra
Joaquin Ortiz, architecte ferroviaire, Coordonnateur	Architecture et stations	Systra
Ingénierie		
Julie Arseneault, géomaticienne, M.Sc.	Géomatique	Hatch

Nom	Rôle	Firme
Sylvain Laporte, ing.	Directeur de projet	Hatch
Russell Pye, expert Visualisation	Simulation visuelle	Hatch
Corinne Schwebel-Coupoux, Coordonnatrice Opérations	Exploitation	Canarail
Marc Mousset, ing., Coordonnateur	Travaux civils et planification urbaine	Groupe SM
Julian Mikus, ing., M.Sc.A., Coordonnateur	Ouvrages d'art	Hatch
Jean Habimana, ing., Ph.D., Coordonnateur	Tunnel	Hatch
Jadranka Talic, ing., Coordonnatrice	Voies	Hatch
Claude Messier, Coordonnateur	Services mécaniques - Matériel roulant	Canarail
Thierry David, ing., Coordonnateur	Systèmes	Systra

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

Sigle/abrév.	Description
AARQ	Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec
ACÉE	Agence canadienne d'évaluation environnementale
ACOA	Aires de concentration d'oiseaux aquatiques
AÉE	Aire d'étude élargie
AÉR	Aire d'étude restreinte
AÉS	Aires d'étude spécifiques
AESE	Aire d'étude socio-économique
ADM	Aéroport de Montréal
AMT	Agence métropolitaine des transports
AONQ	Atlas des oiseaux nicheurs du Québec
ART	Autorité régionale de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
ATC	Contrôle automatique des trains
ATO	Exploitation automatique des trains
ATP	Protection automatique des trains
ATS	Supervision automatique des trains
BAPE	Bureau d'audience publique sur l'environnement
BCC	Bureau des changements climatiques
BPC	Biphényles polychlorés
CBTC	Communications-based train control
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCTV	Closed-circuit television
CDPNQ	Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CEHQ	Centre d'expertise hydrique du Québec
CE-PSC	Centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles
CGD	Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent
CIC	Canards Illimités Canada
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CLSC	Centre de santé et de services sociaux
CHSLD	Centre d'hébergement et de soins de longue durée
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CNPI	Code national de prévention des incendie
COS	Centre opération et de surveillance
COSEPAC	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
COV	Composés organiques volatils
CP	Canadien Pacifique
DCS	Digital Cellular System
EC	Environnement Canada
EFE	Écosystème forestier exceptionnel
ATC	Contrôle automatique des trains
ATM	Gestion du trafic aérien

Sigle/abrév.	Description
ATO	Exploitation automatique des trains
ATP	Protection automatique des trains
ATS	Supervision automatique des trains
CAPEX	Coûts d'immobilisation
CEM	Centre d'exploitation et d'entretien
CIT	Conseil intermunicipal de transport
EEE	Espèces exotiques envahissantes
ÉIE	Étude d'impact sur l'environnement
EIES	Étude d'impact environnementale et sociale
EMI	Interférences électromagnétiques
GES	Gaz à effet de serre
GTC	Global Telecom Connect
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HP	Heure de pointe
HQ	Hydro-Québec
IAC	Ingénierie, approvisionnement et construction
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IRDA	Institut de recherche et de développement en agroenvironnement
IXL	Railway interlocking system
LCÉE	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
LRS	Long rails soudés
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MPO	Ministère des Pêches et Océans Canada
MRC	Municipalités régionales de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
MRSCEE	Le contrat pour le matériel roulant, les systèmes, l'exploitation et l'entretien du STC-Ouest
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
NFPA	Normes de la National Fire Protection Association
OMM	Organisation météorologique mondiale
OPEX	Coûts d'exploitation et de maintenance
PAS	Système d'annonces aux passagers
PIS	Système d'information aux/des passagers
PCC	Poste de commande centralisé
PJCCI	Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
PST	Particules en suspensions totales
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMU	Plan des mesures d'urgence

Sigle/abrév.	Description
PP	Période de pointe
PPMVMN	Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
PPU	Programme particulier d'urbanisme
RBQ	Régie du bâtiment du Québec
RBV	Route bleue des voyageurs
REM	Réseau électrique métropolitain
RLRQ	Règlement sur l'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement
RSQA	Réseau de surveillance de la qualité de l'air
RTM	Réseau des transports métropolitains
RTU	Réseaux techniques urbains
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SCADA	Système d'acquisition et de contrôle des données
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SQ	Sûreté du Québec
SSP	Société de services publics
STC-A10	Système de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal
STC-Ouest	Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport collectif
TOD	Transit-Oriented-Development
UTO	Unattended train operation

LEXIQUE

Terme	Définition
Aéroport	L'aéroport international Pierre-Elliott-Tudeau (YUL)
Aiguillage	Élément de voie qui, en fonction sa position, guide les trains d'une voie vers l'autre.
Antenne de l'Aéroport	L'ensemble des infrastructures et des systèmes assurant le service entre l'aéroport et la jonction avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Antenne Deux-Montagnes	L'ensemble des infrastructures et des systèmes assurant le service entre la station Deux-Montagnes et la Gare Centrale
Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue	L'ensemble des infrastructures et des systèmes assurant le service entre Sainte-Anne-de-Bellevue et la jonction avec l'antenne Deux-Montagnes
Amphibien	Vertébré anamniote à peau nue, aux membres conformés en pattes, généralement capable de respirer hors de l'eau à l'état adulte, tel que la grenouille ou la salamandre. (Les amphibiens forment une classe, divisée en trois ordres : les urodèles, les anoures et les apodes.)
Antenne	Ensemble de voies sur lesquelles les trains sont rassemblés.
Anthropique	Relatif à l'activité humaine. Qualifie tout élément provoqué directement ou indirectement par l'action de l'homme: érosion des sols, pollution par les pesticides des sols, etc.
Atelier d'entretien du matériel roulant	Centre où sont effectuées les activités d'entretien des voitures du STC-Ouest; fait partie du Centre d'exploitation et d'entretien
Carte piézométrique	Retranscription cartographique de la surface des nappes d'eau souterraine.
Centre d'entretien des infrastructures et des équipements fixes	Centre où sont entreposés le matériel et les équipements nécessaires à la maintenance des infrastructures et des équipements fixes
Centre d'exploitation et d'entretien	Le complexe incluant - le PCC - le garage - l'atelier d'entretien du matériel roulant et - les locaux administratifs
Contrôle automatique des trains	Ensemble du système de signalisation embarqué qui réalise la protection de survitesse et la protection des anti-collisions (APT) ainsi que les fonctions de conduite automatisé (ATO)
Coûts d'immobilisation	Coûts liés à l'acquisition ou à l'amélioration d'actifs physiques tels des biens immobiliers et de l'équipement
Coûts d'exploitation et de maintenance	Coûts liés au fonctionnement du système, tel l'énergie; la main-d'oeuvre; la maintenance et les réparations du matériel roulant, de l'infrastructure et des équipements fixes
Crue	Élévation du niveau d'un cours d'eau, résultant de la fonte des neiges ou des glaces ou de pluies abondantes.
Dépenses en immobilisations de maintien	Investissement périodique de capital pour maintenir les activités au niveau actuel
Dépôt meubles	Ensemble des sédiments qui recouvrent le socle rocheux., comme par exemple, l'argile, le sable, le silt ou le gravier.

Terme	Définition
Documents de référence	Documents additionnels fournis aux soumissionnaires pour l'élaboration de leurs propositions, par exemple les données géotechniques
Écosystème forestier exceptionnel	Type d'aire protégée du Québec administré par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs qui réfère à trois catégories d'écosystèmes forestiers, soit la forêt rare, la forêt ancienne et la forêt refuge.
Entretien	Maintenance
Exploitation	Exploitation du STC-Ouest
Exploitation automatique des trains	Sous-système qui assure les fonctions simples qu'un opérateur pourrait exécuter en manuel par exemple permet de réguler la vitesse du train et assure l'arrêt en station
Fréquence (de service)	Nombre de passages de trains (en service commercial) à un endroit donné, dans une direction donnée, à l'intérieur d'une période de temps donnée
Pont d'étagement	Passage d'une route ou d'une voie ferrée par-dessus une voie semblable, afin d'éviter un croisement.
Faune aviaire	Ensemble d'oiseaux ou d'espèces d'oiseau d'un milieu spécifique.
Flotte (parc)	Ensemble du matériel roulant du système de transport (rames en exploitation, rames en réserve, rames en cours d'entretien)
Forêt boréale	Forêt poussant dans les régions froides de l'hémisphère nord, constituée principalement d'espèces de conifères qui résistent au froid, comme l'épicéa et le sapin.
Formation géologique	Ensemble de couches géologiques possédant des propriétés communes.
Garage	Lieu comportant plusieurs voies et servant au garage (stationnement) des rames
Gare	Une gare existante du réseau de trains de banlieue de l'AMT
Gare Centrale (station)	La portion de la Gare Centrale transformée en station du STC-Ouest
Herpétofaune	Réfère aux amphibiens et reptiles
Heure de pointe	Période de 60 minutes la plus achalandée du matin ou de l'après-midi/soirée (peut varier d'une antenne à l'autre)
Hydrologie	Science qui traite des propriétés mécaniques, physiques et chimiques des eaux. Étude des eaux minérales et de leurs propriétés thérapeutiques.
Hydrogéologie	Science des eaux souterraines. Cette science étudie les interactions entre les structures géologiques du sous-sol (nature et structures des roches, des sols) et les eaux souterraines ainsi que les eaux de surface.
Intervalle (de service)	Période de temps entre le passage de deux trains successifs (en service commercial) à un même endroit et dans la même direction
Jonction	Connexion entre des voies ferrées non adjacentes
Jonction de l'Aéroport	Connexion du corridor de l'aéroport au corridor de l'Ouest
Jonction de l'Est	Connexion physique entre la ligne de train de banlieue de Mascouche et de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes
Jonction de l'Ouest	Connexion physique entre le corridor de l'Ouest et le corridor Deux-Montagnes
Liaison	Voie reliant deux voies principales adjacentes, ou une voie principale et une autre voie.
Ligne Mascouche	La ligne de train de banlieue de l'AMT du même nom
Ligne Vaudreuil-Hudson	La ligne de train de banlieue de l'AMT du même nom
Ligne Deux-Montagnes	La ligne de train de banlieue de l'AMT du même nom

Terme	Définition
Milieux humides	Ensemble des sites saturés d'eau ou inondés pendant une période suffisamment longue pour influencer les composantes sol ou végétation.
Murs de soutènement	Mur qui retient la pression d'un sol supérieur. Ainsi, on peut aménager une paroi en pente raide sur une butte sans que la terre ne s'affaisse.
Ouvrage d'art	Désigne une construction importante de travaux publics permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication routière, ferroviaire ou fluviale (ponts, tunnels), mais également un dispositif de protection contre l'action de la terre ou de l'eau (murs, tranchée couverte, digue) et un dispositif de transition entre plusieurs modes de transports (quais et autres ouvrages portuaires).
Passage ferroviaire inférieur	Endroit où la voie ferrée passe en-dessous d'une route ou d'une autre infrastructure
Passage ferroviaire supérieur	Endroit où la voie ferrée passe par-dessus une route ou une autre infrastructure
Passage à niveau	Endroit où la voie publique croise une voie ferrée.
Pédologie	Science ayant pour but d'étudier la pédogenèse des sous-sols rocheux, la transformation, les particules, les caractéristiques et la taxonomie des sols.
Période de pointe	Période de 3 heures la plus achalandée du matin ou de l'après-midi/soirée
Plaine inondable	Étendue de terre qui devient occupée par un cours d'eau lorsque celui-ci déborde de son lit.
Plancher bas	Plancher situé à 30-35 cm au-dessus du niveau de roulement
Plancher haut	Plancher situé à 0,85-1.30 m au-dessus du niveau de roulement
Plancher intermédiaire	Plancher situé à 65-85 cm au-dessus du niveau de roulement
Pont	Ouvrage permettant de franchir un obstacle ponctuel (rivière, route)
Poste d'alimentation	
Poste de commande centralisé	Poste de contrôle central qui gère l'exploitation de la ligne
Projet	L'ingénierie, l'approvisionnement, la construction, l'exploitation et l'entretien du SLR de l'Ouest pendant une période de 30 ans
Projet de référence	Le STC-Ouest tel que conçu en avant-projet préliminaire
Protection automatique des trains	Sous-système embarqué qui assure les fonctions sécuritaire du CBTC par exemple la supervision de la vitesse du train
Rame	Groupe de voitures effectuant un même parcours
Réseau électrique métropolitain	Le réseau formé du STC-Ouest et du STC-A10
Réseaux techniques urbains	L'ensemble des réseaux, souterrains, au sol ou aériens, de télécommunications, d'électricité, de gaz, d'aqueduc, d'égoûts ou autres
Roches sédimentaires	Roche formée par l'accumulation de plusieurs couches de sédiments.
Sédiment	Dépôts, continentaux ou marins, qui proviennent de l'altération ou de la désagrégation des roches préexistantes et qui sont transportés par les fleuves, les glaciers ou les vents.
Service	Comprend l'intervalle entre trains, les heures de fonctionnement du STC-Ouest, les stations desservies et le niveau de confort des stations et du matériel roulant
Station	Une station du STC-Ouest
Station de l'Aéroport	Station terminale de l'antenne de l'Aéroport
Station Autoroute 13	Une station sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Station Bois-Franc	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest

Terme	Définition
Station Canora	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station de correspondance	Station du STC-Ouest offrant une connexion avec une ligne de train de banlieue
Station de correspondance A40	La station de correspondance entre le STC-Ouest et la ligne Mascouche de l'AMT
Station Des Sources	Une station sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Station Deux-Montagnes	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest (station terminale de l'antenne Deux-Montagnes)
Station Du Ruisseau	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Édouard-Montpetit	Une station potentielle du STC-Ouest offrant une connexion avec la ligne bleue du métro de Montréal
Station Grand-Moulin	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Île-Bigras	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Kirkland	Une station sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Station McGill	Une station potentielle offrant une connexion à la ligne verte du métro de Montréal
Station Montpellier	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Mont-Royal	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Pointe-Claire	Une station sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Station Potentielle	Une station identifiée pour une phase future du projet, mais n'étant pas incluse au projet de référence
Station Roxboro-Pierrefonds	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Sainte-Anne-de-Bellevue	Station terminale de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue
Station Sainte-Dorothée	La gare existante du même nom transformée en station du STC-Ouest
Station Technoparc Saint-Laurent	Une station sur l'antenne de l'Aéroport
STC-A10	Système de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal
STC-Ouest	Le Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport
Supervision automatique des trains	Sous-système qui se trouve au centre de contrôle et assure l'exploitation des trains automatiquement et gère les modes dégradé d'exploitation
Système d'acquisition et de contrôle des données	Sous-système qui gère les événements et les alarmes des différents systèmes
Système d'annonces aux passagers	Sous-système qui affiche les informations pour les passagers dans les trains ou dans les stations
Topographie	Technique de représentation sur un plan des formes du terrain, avec les détails des éléments naturels ou artificiels qu'il porte.
Tracé	Coordonnées spatiales (latitude, longitude et élévation) des voies du STC
(Train en) service commercial	Train s'arrêtant aux stations et transportant des passagers
(Train) haut-le-pied	Train qui se déplace sans être en service ou voyageant pour prendre son service (par exemple entre le garage et un terminus)
Tranchée couverte	Ouvrage souterrain construit à partir de la surface puis recouvert d'une dalle en béton armé et de remblai

Terme	Définition
Tranchée ouverte	Ouvrage creusé plus bas que le terrain environnant mais pas recouvert ensuite
Tronçon	Portion, partie d'un tout (par exemple : le tronçon d'une ligne).
Véhicule rail-route	Véhicule routier muni d'un dispositif escamotable lui permettant de circuler sur la voie ferrée
Viaduc STC	Structure aérienne linéaire supportant les voies du STC-Ouest
Voiture	Partie d'un train ou d'un métro dans laquelle s'installent les passagers

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1-20
1.1 Présentation du consultant : Hatch, CIMA+ et leurs partenaires	1-22
1.2 Processus particulier au projet	1-23
2. Mise en contexte de l'addenda 3	2-25
3. Démarche d'information et de consultation	3-1
3.1 Approche et objectifs	3-1
3.2 Moyens	3-2
3.2.1 Rencontres d'échanges ciblées et sectorielles.....	3-2
3.2.2 Courriels d'information ciblés	3-5
3.2.3 Portes ouvertes	3-7
3.2.4 Plateforme participative en ligne	3-8
3.2.5 Adresse courriel et ligne téléphonique dédiées.....	3-9
3.2.6 Alertes courriel et infolettre.....	3-9
3.2.7 Médias sociaux.....	3-9
3.2.8 Site Web.....	3-10
3.3 Autres mécanismes de concertation avec les instances et partenaires	3-10
3.4 Résultats de la démarche	3-12
3.4.1 Information et préparation aux audiences publiques du BAPE	3-12
3.4.2 Synthèse des commentaires, questions et préoccupations exprimées	3-12
3.4.3 Analyse des enjeux	3-20
3.5 Prise en compte de CDPQ Infra.....	3-23
3.5.1 Réponses aux principaux enjeux du projet.....	3-23
3.5.2 Intégration à l'étude d'impact du projet	3-29
3.5.3 Engagements complémentaires.....	3-29
3.5.4 Prochaines étapes.....	3-29
4. Description du milieu récepteur	4-1
4.1 Milieu physique.....	4-1
4.1.1 Qualité des sols.....	4-1

4.2	Milieu biologique	4-4
4.3	Milieu humain.....	4-7
4.3.1	Section 5.5.2 révisée Aménagement du territoire	4-7
4.3.2	Section 5.5.3 révisée : Utilisation du territoire	4-17
4.3.3	Section 5.5.4 révisée : Acquisition de terrains.....	4-21
4.3.4	Activités récréotouristiques	4-22
4.3.5	Climat sonore et vibrations.....	4-23
4.3.6	Patrimoine culturel et archéologique	4-27
4.3.7	Nouvelle section 5.5.11 : Milieu autochtone.....	4-30
5.	Description du projet.....	5-1
5.1	Section 7.2 modifiée : Caractéristiques techniques.....	5-1
5.1.1	Section 7.2.1 modifiée : Gare Centrale (secteur 01)	5-1
5.1.2	Section 7.2.5 modifiée : Garages et ateliers (secteur 05)	5-15
5.1.3	Section 7.2.6 révisée : Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et embranchement Doney (secteur 06).....	5-18
5.1.4	Section 7.2.7 révisée : Antenne et station Aéroport (secteur 07)	5-22
5.1.5	Section 7.2.10 modifiée : Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles (secteur 10)	5-24
5.2	Nouvelle section 7.2.11 : Stations et station terminale de l'antenne Rive-Sud.....	5-26
5.3	Section 7.3 modifiée : Activités de construction	5-29
5.3.1	Section 7.3.2 révisée : Activités de construction en milieu terrestre.....	5-29
5.4	Section 7.6 modifiée : Calendrier d'implantation.....	5-37
6.	Analyse des impacts environnementaux	6-1
6.1	Identification des interrelations appréhendées (aucun changement)	6-1
6.2	Valeur environnementale des composantes sensibles du milieu récepteur (aucun changement).....	6-1
6.3	Évaluation des impacts environnementaux	6-1
6.3.1	Section 9.3.1 modifiée : Impacts et enjeux d'intérêt ou préoccupants	6-7
6.3.2	Section 9.3.2 modifiée : Impacts majeurs identifiés	6-7
6.3.2.4.4	Section 9.3.2.3.4 modifiée :	6-12
6.3.3	Effets positifs et bénéfiques du projet.....	6-17
7.	Évaluation des impacts cumulatifs	7-1
7.1	Portée et approche d'évaluation	7-1

7.2	Identification des projets en cours ou à venir	7-2
7.2.1	Projets d'aménagement urbain	7-2
7.2.2	Projets de développement de l'aéroport Montréal-Trudeau	7-3
7.2.3	Projets routiers	7-3
7.3	Identification des composantes environnementales et sociales valorisées.....	7-5
7.4	Limites spatiales et temporelles.....	7-6
7.5	Analyse des impacts cumulatifs	7-6
8.	Références.....	8-1

LISTE DES FIGURES

Figure 4-1 :	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM, 2016)	4-8
Figure 4-2 :	Orientations panmontréalaises – Pointe-Claire (Ville de Montréal, 2005h)	4-9
Figure 4-3 :	Terrains à développer – centre-ville de Pointe-Claire (Ville de Pointe-Claire, 2012)	4-11
Figure 4-4 :	Développements prévus – centre-ville de Pointe-Claire (Ville de Pointe-Claire, 2012) ..	4-12
Figure 4-5 :	Orientations panmontréalaises – Dorval (Ville de Montréal, 2005h).....	4-13
Figure 4-6 :	Concept de l'aire TOD – Dorval (Ville de Dorval, 2015)	4-14
Figure 4-7 :	PPU du Technoparc Saint-Laurent (Ville de Montréal, 2005h).....	4-15
Figure 4-8 :	Plan d'ensemble de l'éco-campus Hubert Reeves.....	4-16
Figure 4-9 :	Emplacement des maisons à 38 m des voies aériennes	4-26
Figure 4-10 :	Patrimoine urbain – Arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal, 2005g).....	4-28
Figure 4-11 :	Terres de Kanesatake (Ikimap, 2016 ; SIDAIT, 2016)	4-34
Figure 4-12 :	Terres de Kanesatake – Réserve Doncaster 17	4-35
Figure 4-13 :	Territoire de la revendication particulière de Kanesatake et parcelles de réserves (Mémoire du Québec, 2015).....	4-37
Figure 4-14 :	Terres de réserve de Kahnawake (SC, 2011b).	4-41

Figure 4-15 : Territoire de la revendication particulière de Kahnawake et réserve (Mémoire du Québec, 2015)	4-43
Figure 5-1 : Gare Centrale- voies 9 à 12 dédiées au train de banlieue Deux-Montagnes	5-2
Figure 5-2 : Voies existantes de la Gare Centrale prévues pour l'opération du REM.....	5-3
Figure 5-3 : Tracé proposé pour accès du STC-Sud à la Gare Centrale	5-5
Figure 5-4 : Coupe sur voie ballastée au niveau du sol.....	5-7
Figure 5-5 : Attache de rail typique pour SLR.....	5-7
Figure 5-6 : Exemple de voie ballastée double (Deux Montagnes entre la gare Bois-Franc et la Gare Centrale).....	5-8
Figure 5-7 : Tracé du nouveau croisement	5-9
Figure 5-8 : Exemple croisement étagé.....	5-9
Figure 5-9 : Exemple d'étagement inférieur de la route sous la voie ferrée	5-11
Figure 5-10 : Exemple d'étagement inférieur de la route sous une voie ferrée	5-11
Figure 5-11 : Exemple d'étagement supérieur de la route au-dessus d'une voie ferrée	5-12
Figure 5-12 : Exemple d'étagement de voie ferrée (1)	5-13
Figure 5-13 : Exemple d'étagement de voie ferrée (2)	5-13
Figure 5-14 : Croisement abandonné rue Graveline	5-14
Figure 5-15 : Gare Pierrefonds-Roxboro	5-15
Figure 5-16 : Garage et atelier actuels de Saint-Eustache	5-16
Figure 5-17 : Modifications proposées à l'aménagement du site de Saint-Eustache.....	5-17
Figure 5-18 : Embranchement Doney	5-19
Figure 5-19 : Tracé pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et embranchement Doney	5-20
Figure 5-20 : Croquis des tracés évalués pour la desserte de l'aéroport	5-23
Figure 5-21 : Tracé d'accès au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles.....	5-26

Figure 5-22 : Nouvelle configuration proposée pour la station terminale Rive-Sud	5-27
Figure 5-23 : Nouvelle configuration proposée pour la station Du Quartier.....	5-28
Figure 5-24 : Nouvelle configuration proposée pour la station Panama.....	5-29
Figure 5-25 : Travaux au sol	5-30
Figure 5-26 : Technique envisagée pour la pose des voussoirs	5-31
Figure 5-27 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (1)	5-32
Figure 5-28 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (2)	5-33
Figure 5-29 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (3)	5-33
Figure 5-30 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (4)	5-34
Figure 5-31 : Tunnel Mayfair - Edmonton LRT	5-35
Figure 5-32 : Construction d'un tunnel pour le Skytrain à Vancouver.....	5-36
Figure 6-1 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir du centre Fairview vers le sud-ouest.....	6-20
Figure 6-2 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir de l'avenue Holiday vers le nord-est.....	6-20
Figure 6-3 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir du boul. St-Jean vers le nord-ouest .	6-21
Figure 6-4 : Simulation abaissement du boulevard Sunnybrooke - Vue intersection avenue Ceres vers le nord	6-22
Figure 6-5 : Simulation viaduc ferroviaire au boulevard Gouin– Vue intersection rue Meighen vers le nord-ouest.....	6-22
Figure 7-1 : Raccordement du boulevard Thimens et de la rue Lucien-Thimens (tracé approximatif)	7-5

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1-1 : Liste des contributeurs à l'addenda 3 de l'étude d'impact sur l'environnement	1-22
Tableau 3-1 : Rencontres ciblées et sectorielles.....	3-3
Tableau 3-2 : Liste d'envoi des courriels d'information.....	3-5
Tableau 3-3 : Calendrier des portes ouvertes	3-8

Tableau 3-4 : Mécanismes de concertation	3-10
Tableau 3-5 : Commentaires, questions et préoccupations recensés	3-14
Tableau 3-6 : Réponses de CDPQ Infra.....	3-24
Tableau 4-1 : Sites vacants potentiellement contaminés	4-3
Tableau 4-2 : Liste des espèces de poissons capturées dans la rivière à l'Orme entre 1928 et 2016 (MFFP, 2015)	4-6
Tableau 4-3 : Critères d'Impact de vibrations au sol (GBV) acceptables	4-24
Tableau 5-1 : Calendrier de réalisation	5-37
Tableau 6-1 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.....	6-3
Tableau 6-2 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Aéroport – Tracé 2B.....	6-4
Tableau 6-3 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Deux-Montagnes	6-5
Tableau 6-4 : Synthèse des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud.....	6-6
Tableau 6-5 : Points d'intersection et aménagements proposés	6-15
Tableau 7-1 : Impacts cumulatifs potentiels du fait de la mise en œuvre de projets connexes	7-1

1. Introduction

Le présent rapport constitue le troisième addenda de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) proposé par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Le présent rapport (addenda 3) traite des modifications à apporter à l'analyse des impacts sur l'environnement biophysique et humain du REM suite à l'optimisation du projet. L'addenda 3 est constitué des volumes 1, 2 et 3. Il complète l'étude soumise le 1er avril 2016 pour le Système de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal (STC-A10) et ses addendas 1 (CIMA, 2016) et 2 (Hatch, 2016).

L'étude documentée dans troisième addenda complète l'évaluation des impacts sur l'environnement de l'antenne Rive-Sud (addenda 1), des antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport (addenda 2) du projet de REM, en analysant les impacts des tracés et infrastructures optimisés maintenant considérés pour le projet.

Cette étude contient les éléments de connaissance et d'analyse du projet disponibles à ce jour conformément à la directive du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques (MDDELCC) pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de gare de triage, de terminus ferroviaire ou de voie de chemin de fer (novembre 2013).

Le chapitre 2 présente l'évolution du projet jusqu'à ce jour et les modifications récemment apportées au projet présenté précédemment.

Le chapitre 3 présente une mise à jour des activités et la démarche de consultation des parties prenantes, entreprises par CDPQ Infra. Les préoccupations et les intérêts des parties prenantes consultées à ce jour sont aussi présentés dans ce chapitre.

Le chapitre 4 fournit des données supplémentaires sur le milieu récepteur, qui ont été obtenues suite à l'émission des addendas 1 et 2, et qui complètent la description du milieu.

Le chapitre 5 présente une description révisée du projet basée sur les conclusions des études d'optimisation conduites au cours des dernières semaines, qui remplace ou s'ajoute à la description fournie dans les documents précédents de l'Étude d'impact du REM.

Le chapitre 6 présente une mise à jour des impacts du projet considérant les modifications apportées, les préoccupations des parties prenantes consultées et les nouvelles données sur le milieu récepteur. Le bilan des impacts résiduels maintenant prévus est présenté à la fin de ce chapitre.

Le chapitre 7 présente une mise à jour des impacts cumulatifs du projet, compte tenu des tracés révisés maintenant proposés ainsi que des informations supplémentaires obtenues des parties prenantes sur divers projet dont elles ont la responsabilité.

En plus du rapport principal (addenda 3, volume 1), l'étude comporte un volume 2, contenant les cartes mises à jour en soutien à la discussion, et un volume 3 regroupant les annexes modifiées en soutien à l'addenda 3. Une nouvelle annexe présentant un survol des risques et dangers présents le long du parcours du SLR est également incluse dans le volume 3.

1.1 Présentation du consultant : Hatch, CIMA+ et leurs partenaires

La présente étude d'impact sur l'environnement et le milieu social est réalisée sous la responsabilité d'une équipe multidisciplinaire de Hatch :

Adresse	5 Place Ville-Marie, bureau 1400 Montréal (Québec) H3B 2G2
Téléphone	514-861-0583
Télécopieur	514-397-1651
Responsable du projet	Marie-Christine Patoine, ing., Directrice des Services environnementaux
Courriel	mpatoine@hatch.ca

Dans le cadre des études d'intégration des Systèmes de transport collectif (STC) Ouest et Sud, et d'optimisation des composantes du projet, Hatch a travaillé en collaboration avec CIMA+, de concert avec des firmes sous-traitantes, et présente cette révision et ajout à l'étude d'impact sur l'environnement du REM. Les différentes parties qui ont contribué à la réalisation de cette mise à jour sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1-1 : Liste des contributeurs à l'addenda 3 de l'étude d'impact sur l'environnement

Nom de la firme	Coordonnées	Responsables des études	Réalisations
CIMA+	740, rue Notre-Dame Ouest, bur. 900 Montréal (Québec) H3C 3X6 Tél. : 514-337-2462	Stéphanie Berner, Biol. M.Sc.A. Chargée de projet, Environnement – Étude d'impact	Inventaires biologiques : en cours Étude de caractérisation de sites (phase 2) : en cours Évaluation des impacts résiduels suite aux modifications de projet Étude des besoins en mesures d'urgence

Nom de la firme	Coordonnées	Responsables des études	Réalisations
		Gérald Lavoie, ing. Directeur d'études	Optimisation du tracé des antennes Rive-Sud et Sainte-Anne-de-Bellevue, à partir de Pointe-Claire Optimisation des agencements des stations pour les antennes précitées Étude de la possibilité d'utiliser centre d'entretien de PSC comme atelier-dépôt du REM Étude du trafic routier dans l'aire d'étude des antennes Rive-Sud et Sainte-Anne-de-Bellevue
Systra	Bureau de projet 5, Place Ville-Marie, 10 ^e étage Montréal (Québec) H3B 2G2 Cel. : + 33 6 72 94 93 75	Thierry David	Étude d'optimisation de la circulation ferroviaire du SLR Optimisation de l'intégration urbaine des nouvelles stations du STC-Ouest
Groupe SM		Marc Mousset	Caractérisation géotechnique : en cours Évaluation des unités paysagères : en cours Étude de circulation routière dans l'aire d'étude des antennes Aéroport et Deux-Montagnes Analyse plus détaillée de l'intégration urbaine des stations des antennes Deux-Montagnes et Aéroport

1.2 Processus particulier au projet

La Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique du MDDELCC et la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres du MDDELCC ont coordonné la revue du rapport initial d'étude d'impact et des rapports d'addenda 1 et 2 auprès de nombreux ministères experts du gouvernement du Québec. Une première série de questions sur le rapport initial ont été reçues, et les réponses ont été transmises au MDDELCC. Certaines des informations présentées dans l'addenda 3 apportent des précisions sur des enjeux ou questions soulevés à ce jour par les autorités.

Des discussions ont également été tenues entre les représentants de CDPQ Infra et du MDDELCC afin de vérifier l'assujettissement à une étude d'impact sur l'environnement du Système de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île, via l'aéroport (STC-Ouest). Ces discussions ont confirmé:

- L'assujettissement de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Le non-assujettissement des travaux relatifs à la construction des ponts sur les rivières des Mille-Îles et des Prairies.

Il est également question dans cette étude des principaux impacts environnementaux de l'antenne de l'aéroport bien qu'une grande portion de ce nouveau tracé soit localisée sur des terres de la Couronne.

Un avis quant à l'assujettissement du projet de STC-Ouest à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE) a également été sollicité à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) par le MDDELCC. Une confirmation du non-assujettissement du STC-Ouest a été obtenue le 27 mai 2016.

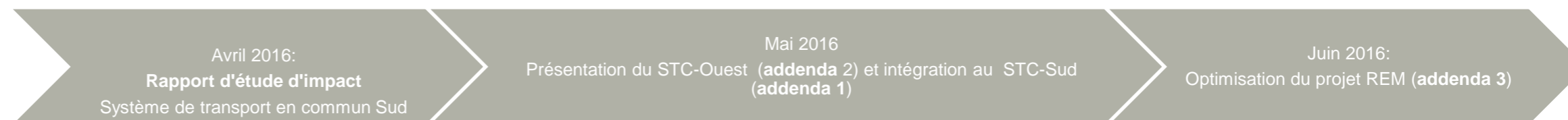
2. Mise en contexte de l'addenda 3

Les caractéristiques techniques du projet de REM ont évolué depuis le dépôt des addendas 1 et 2. Dans une approche de développement durable, des études d'intégration des besoins du STC-Sud et de ceux du STC-Ouest ont progressé, et des mesures d'optimisation du projet et d'atténuation de ses impacts ont été évaluées et retenues dans le projet de référence maintenant proposé.

Le tableau qui suit présente un résumé de l'évolution du projet au cours de l'étude d'impact et l'étendue des infrastructures maintenant proposées.

Les modifications au projet du REM proposées dans l'addenda 3 visent :

- Une meilleure intégration du projet aux projets de développements des municipalités traversées par le REM;
- Une réduction des impacts du projet sur des composantes du milieu récepteur de très grande valeur, tel que les milieux humides, l'habitat du poisson, les bâtiments à valeur patrimoniale;
- La prise en considération de préoccupations ou enjeux formulés par diverses parties prenantes afin de limiter les interférences du projet avec leurs activités, par exemple, le tracé vers l'aéroport et à travers le Technoparc Saint-Laurent
- Une consolidation des besoins des STC-Sud et Ouest, de façon à partager les infrastructures communes, comme les ateliers-dépôts et la station Centre-ville.



Principales composantes du projet	Rapport d'étude d'impact	Modifications Addenda 1	Modifications Addenda 2	Modifications Addenda 3
Tracé antenne Rive-Sud	<p>Tracé au sol au centre de l'A-10, aérien de l'Île-des-Sœurs à Marc-Cantin, tunnel au roc sous voies du CN puis vers le canal Lachine puis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tranchée couverte du bassin Peel à la rue Ottawa, aérien de la rue Ottawa jusqu'à Saint-Antoine Ouest avec; • Fermeture des rues Ottawa, Dalhousie, William et Saint-Paul Ouest; • Démolition partielle de Rodier et d'un des édifices de la New City Gas; ou <ul style="list-style-type: none"> • Tunnel au roc dans l'axe de la rue Peel jusqu'à la Place du Canada. 	<p>Réalignement du tracé dans secteurs de PSC et centre-ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tracé au sol (avec mur de soutènement) légèrement à l'ouest de la rue Marc-Cantin; • Tracé au sol de la rue Ottawa à la rue William; • Tracé aérien de la rue William à la station Centre-ville; • Fermeture des rues Ottawa et Dalhousie; • Démolition de Rodier et Drummond McCall (Paco corp.) et réaménagement intérieur de la Gare Centrale. 		<ul style="list-style-type: none"> • Réalignement mineur de la courbe du tracé en tunnel dans le roc; • Entrée à la gare Centrale : <ul style="list-style-type: none"> – Profil haut : comme option du rapport original d'ÉIE avec tranchée couverte entre le bassin Peel et la rue Ottawa et accès aérien à la gare Centrale avec : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fermeture des rues Ottawa et Dalhousie; ▪ Démolition partielle de Rodier et Drummond McCall (Paco corp.). <ul style="list-style-type: none"> • Profil bas : tunnel au roc jusqu'à l'édifice Drummond McCall (Paco Corp.), puis au sol jusqu'entre les rues Ottawa et William : <ul style="list-style-type: none"> – Au sol jusqu'à l'est de la rue Saint-Paul, puis aérien par la suite; – Fermeture des rues Ottawa, William, Dalhousie et Saint-Paul Ouest; – Aucune démolition de bâtiment patrimonial.
Station terminale Rive-Sud	<p>Station au sol dans quadrant sud-ouest A10/A30 (19 ha) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3000 places de stationnement étagé; • 17 quais d'autobus. 			<p>Station aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stationnement au sol; • Empreinte évitant le bâtiment privé.

Principales composantes du projet	Rapport d'étude d'impact	Modifications Addenda 1	Modifications Addenda 2	Modifications Addenda 3
Stations antenne Rive-Sud	<p>Au centre de l'A-10 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Du Quartier : au nord-ouest du futur viaduc du Quartier; Panama (700 places de stationnement et 25 quais d'autobus); Île-des-Sœurs (2 ou 3 quais d'autobus). 			<ul style="list-style-type: none"> Du Quartier : au sud-est de viaduc, avec passerelle piétonnière vers TOD; Panama : stationnement souterrain, espace pour bâtiments commerciaux, orientation optimisée.
Ouvrages d'art antenne Rive-Sud	<ul style="list-style-type: none"> 3 ponts d'étagement et 5 passages routiers; Pont ferroviaire de L'Île-des-Sœurs. 			<ul style="list-style-type: none"> Double structure pour le pont ferroviaire de L'Île-des-Sœurs.
Station intermodale Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Station aérienne au sud de Place Bonaventure; <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> Station en tunnel sous la Place du Canada. 	<p>Gare Centrale :</p> <ul style="list-style-type: none"> Modifications aux quais; Modernisation des fonctionnalités de ventilation et sécurité. 		
Tracé antenne Sainte-Anne-de-Bellevue			<ul style="list-style-type: none"> Au sol sur emprise Doney; Aérien à partir de Des sources. 	<ul style="list-style-type: none"> Croisement étagé à l'embranchement avec Deux-Montagnes; Aérien à partir de l'A-13 sur corridor Doney et le long de l'A-40.
Station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue			Station surélevée dans emprise MTQ.	Station au sol.
Stations antenne Sainte-Anne-de-Bellevue			<ul style="list-style-type: none"> Stations aériennes avec terminus d'autobus : Kirkland (avec stationnement), Pointe-Claire (avec stationnement), Des Sources, A13 (avec stationnement). 	

Principales composantes du projet	Rapport d'étude d'impact	Modifications Addenda 1	Modifications Addenda 2	Modifications Addenda 3
Ouvrages d'art antenne Sainte-Anne-de-Bellevue			<ul style="list-style-type: none"> • Viaducs ferroviaires : • au-dessus de l'A-40 • chemin privé, • rue André, • rue Delmar, • boul. Des Sources • rue Doyon • Pont routier : • Douglas Floreani 	Ajout d'un viaduc ferroviaire à partir de l'A13 permettant l'abandon des passages à niveau, sans construction de passages routiers.
Tracé antenne Aéroport			<ul style="list-style-type: none"> • Tracé 1A: aérien le long du Golf Municipal, à l'ouest d'ADM, à partir de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue • Tracé 2A : en tranchée de l'antenne Deux-Montagnes sous A-13, aérien à travers le Technoparc, puis en tunnel à partir du parc des Sources. 	Tracé 2B : aérien de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et à travers le Technoparc, puis en tunnel à voie simple à partir du parc des Sources jusqu'à Aéroport.
Stations antenne Aéroport			<ul style="list-style-type: none"> • Station Technoparc seulement pour tracé 2A; • Station Aéroport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Station Technoparc : sur terrain vacant; • Station Aéroport.
Ouvrages d'art antennes Aéroport				
Tracé antenne Deux-Montagnes			<p>Au sol sur tracé de ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Fermetures de rues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Graveline; • Henri-Dunant; • Les Cèdres; • Boul. du Lac. 	<p>Aérien entre 11^e avenue et boulevard des Sources. Fermeture de rues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Graveline; • Henri-Dunant.
Stations antenne Deux-Montagnes			12 stations au sol.	1 des 12 stations devient aérienne.

Principales composantes du projet	Rapport d'étude d'impact	Modifications Addenda 1	Modifications Addenda 2	Modifications Addenda 3
Ouvrages d'art antenne Deux-Montagnes			<ul style="list-style-type: none"> • 6 passages routiers (supérieurs ou inférieurs) • 5 passages ferroviaires • 5 ponts ferroviaires (doubler) 	1 des 6 passages routiers remplacé par 1 passage ferroviaire.
Atelier-dépôt (entretien majeur)	Station terminale Rive-Sud		Atelier modifié de Saint-Eustache	Remplacés par atelier de PSC adapté pour SLR.
Centre d'entretien mineur			<ul style="list-style-type: none"> • Gare Centrale 	Centre d'ateliers mineurs à : <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Eustache • Rive-Sud.
Voies de garage	Station terminale Rive-Sud		Ajout des voies de garage à : <ul style="list-style-type: none"> • Atelier modifié de Saint-Eustache • Station de correspondance A-40; • Station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue. 	

3. Démarche d'information et de consultation

Le présent chapitre présente la démarche d'information et d'échange mise en œuvre par CDPQ Infra au printemps 2016 auprès des parties prenantes du projet. Préalablement, des informations sensibles ont été tenues confidentielles jusqu'au dépôt du premier volume de l'étude d'impact sur l'environnement et au lancement du projet en avril 2016, le tout afin d'éviter la spéculation foncière. Ces impératifs ont limité les possibilités de consulter certaines parties prenantes avant cette date. À noter que le volume 1 de l'étude d'impact pour l'axe A10-centre-ville (chapitre 4) et l'addenda no.2 pour le système de transport collectif de l'Ouest de l'île de Montréal, via l'aéroport (chapitre 4) présentent, quant à eux, les activités de communication réalisées de la création de CDPQ Infra en juillet 2015 au printemps 2016.

Le présent chapitre débute en détaillant l'approche et les objectifs poursuivis par la démarche de CDPQ Infra, les moyens privilégiés ainsi que le calendrier des activités. Il se poursuit par la présentation des commentaires, préoccupations et suggestions recueillis entre avril et juin 2016. Les résultats de la démarche sont ensuite présentés. Enfin, les prochaines étapes de la démarche, incluant l'approche de communication avec les parties prenantes pendant les travaux, sont esquissées.

3.1 Approche et objectifs

Tout au long du projet, CDPQ Infra souhaite mettre en place une démarche rigoureuse, transparente et soucieuse des collectivités touchées. La démarche d'ensemble élaborée par CDPQ Infra s'articule autour des éléments suivants :

- CDPQ Infra sera à l'écoute de toute partie prenante désirant faire connaître son opinion sur le projet
- Des canaux d'échanges ouverts seront mis en place pour favoriser le dialogue
- Une diversité de moyens de communication sera utilisée pour rejoindre un maximum de parties prenantes et répondre à leurs questions ou préoccupations
- L'information présentée sera vulgarisée et transparente
- Les possibilités de contribution des parties prenantes au projet seront claires et précisées d'emblée
- Le dialogue amorcé par CDPQ Infra se poursuivra à toutes les phases du projet, incluant la construction et l'exploitation.

Comme première étape, une démarche d'information et d'échange a été amorcée en avril 2016, en amont des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les objectifs poursuivis par cette démarche étaient de :

- 1) Répondre aux questions des parties prenantes et leur fournir un accès direct aux experts de l'équipe de CDPQ Infra
- 2) Permettre aux groupes intéressés de s'informer sur le projet pour mieux se préparer en vue de leur participation pour les audiences publiques
- 3) Recueillir les préoccupations, commentaires et suggestions d'un maximum de parties prenantes sur le projet

Les sections suivantes présentent cette démarche et ses résultats.

3.2 Moyens

Dans le cadre de la démarche initiée en avril 2016, plusieurs moyens ont été utilisés par CDPQ Infra pour diffuser largement l'information sur le projet et échanger sur des sujets d'intérêt avec les groupes et citoyens intéressés.

3.2.1 Rencontres d'échanges ciblées et sectorielles

CDPQ Infra a privilégié une formule d'échanges individuels ou en groupe, par secteur, afin d'informer adéquatement les parties prenantes sur le projet, leur fournir de l'information ciblée et pour prendre connaissance de leurs commentaires et préoccupations.

Depuis la fin avril 2016 et jusqu'à la mi-juin, une vingtaine de rencontres ont eu lieu et près de 120 représentants d'organisations ont été informés et consultés. CDPQ Infra n'a refusé aucune demande de rencontre et a souhaité rencontrer toutes les parties prenantes intéressées. Le calendrier des rencontres effectuées et les organisations participantes sont présentés ci-dessous. À noter que ce ne sont pas toutes les parties prenantes invitées par CDPQ Infra qui ont souhaité participer aux rencontres ou qui étaient disponibles aux dates prévues.

Tableau 3-1 : Rencontres ciblées et sectorielles

Date	Organisations participantes
2 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
3 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Union des producteurs agricoles du Québec
9 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
11 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Société de transport de Montréal (présidence et direction)
13 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Député de Marquette • Ville de Dorval • Ville de Lachine
13 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Montréal
16 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
16 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Cadillac Fairview
19 mai 2016	<p>Rencontre sectorielle pour les villes de l'Ouest de l'île :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Baie-d'Urfé • Ville de Beaconsfield • Ville de Dorval • Ville de Kirkland • Ville de Pointe-Claire • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue • Ville de Senneville • Ville de Montréal (service des transports)
19 mai 2016	<p>Rencontre sectorielle pour les villes pour l'antenne Deux-Montagnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ville Mont-Royal • Ville de Laval • Ville de Deux-Montagnes • Ville de Saint-Eustache • Ville de Montréal (service des transports) • Société de transport de Laval
24 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Longueuil
24 mai 2016	<p>Rencontre sectorielle avec des groupes économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chambre de commerce et d'industrie de Deux-Montagnes • Chambre de commerce et d'industrie de Laval • Chambre de commerce du Montréal Métropolitain • Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud • Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal • Chambre de commerce de l'Ouest de l'île de Montréal • Conseil du patronat du Québec • Conseil patronal en environnement du Québec • Fédération des chambres de commerce du Québec • PMT-MTL Ouest • Technoparc Saint-Laurent

Date	Organisations participantes
25 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes environnementaux : <ul style="list-style-type: none"> • CRE Laurentides • CRE Laval • CRE de la Montérégie • CRE Montréal • Regroupement des CRE du Québec • Transport 2000
26 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes municipaux : <ul style="list-style-type: none"> • Union des municipalités du Québec • Ville de Sainte-Julie • MRC Roussillon • MRC de La Vallée-du-Richelieu • Ville de Saint-Jean-sur-le-Richelieu • MRC du Haut-Richelieu • Ville de Chambly
26 mai 2016	Rencontre sectorielle avec les maires des arrondissements concernés de Montréal <ul style="list-style-type: none"> • Arrondissement de Lachine • Arrondissement Pierrefonds-Roxboro • Arrondissement de Saint-Laurent • Arrondissement du Sud-Ouest • Arrondissement de Ville-Marie • Arrondissement de Verdun
26 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Parcs Canada
27 mai 2016	Rencontre sectorielle avec des groupes en transport : <ul style="list-style-type: none"> • Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec • Association des usagers du transport adapté de Longueuil Association du transport urbain du Québec • Association lavalloise pour le transport adapté • Association pour le transport collectif de la Rive-Sud • Association québécoise des transports • Association québécoise du transport intermunicipal et municipal • Office des personnes handicapées du Québec • Regroupement des usagers du transport adapté de Montréal
27 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Cégep John Abott • Collège Macdonald
30 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • MRC des Moulins
30 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Brossard
31 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport de Longueuil (direction)
1 ^{er} juin 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Héritage Montréal

Date	Organisations participantes
2 juin 2016	Rencontre sectorielle avec des universitaires : <ul style="list-style-type: none"> • Chaire de recherche-innovation en stratégies intégrées transport-urbanisme (In.SITU), UQAM • Institut Hydro-Québec en environnement, développement et société, Université Laval • Département de génie civil de McGill • Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier • Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport

CDPQ Infra, en collaboration avec le MDDELCC, souhaite également rencontrer les communautés autochtones de Kahnawake et de Kanesatake cet été.

3.2.2 Courriels d'information ciblés

CDPQ Infra a procédé à un blitz d'envoi de courriels d'information ciblés le jour du lancement du projet, afin de rejoindre directement un grand nombre de parties prenantes et pour les inviter à prendre connaissance de documents d'information sur le projet. Les organisations suivantes ont été ciblées pour cet envoi.

Tableau 3-2 : Liste d'envoi des courriels d'information

Catégorie	Organisations
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération canadienne de l'agriculture • Union paysanne
Députés	<ul style="list-style-type: none"> • Députée fédérale d'Ahuntsic-Cartierville • Député fédéral de Brossard – St-Lambert • Députée fédérale de Dorval – Lachine – LaSalle • Député fédéral de La Prairie • Député fédéral de Lac-Saint-Louis • Député fédéral de LaSalle – Émard – Verdun • Député fédéral de Laval – Les Îles • Député fédéral de Longueuil – Charles-LeMoine • Député fédéral de Longueuil – Saint-Hubert • Député fédéral de Montarville • Député fédéral de Mont-Royal • Député fédéral de Notre-Dame-de-Grâce – Westmount • Député fédéral d'Outremont • Député fédéral de Papineau • Député fédéral de Pierrefonds – Dollard • Députée fédérale de Rivière-des-Mille-Îles • Député fédéral de Saint-Laurent • Député fédéral de Ville-Marie – Le Sud-Ouest – Île-des-Sœurs • Députée provinciale d'Acadie • Député provincial de Chambly

Catégorie	Organisations
	<ul style="list-style-type: none"> • Députée provinciale de Crémazie • Député provincial de D'Arcy-McGee • Député provincial de Deux-Montagnes • Député provincial de Fabre • Député provincial de Jacques-Cartier • Députée provinciale de Gouin • Député provincial de La Pinière • Député provincial de La Prairie • Député provincial de Laurier-Dorion • Député provincial de Marguerite-Bourgeoys • Député provincial de Marquette • Député provincial de Mont-Royal • Député provincial de Notre-Dame-de-Grâce • Députée provinciale d'Outremont • Député provincial de Robert-Baldwin • Député provincial de Saint-Henri-Saint-Anne • Député provincial de Saint-Laurent • Député provincial de Sainte-Marie-Saint-Jacques • Député provincial de Verdun • Député provincial de Westmount – Saint-Louis
Économie	<ul style="list-style-type: none"> • Association des gens d'affaires de Brossard • Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) • Manufacturiers et Exportateurs du Québec • PME Montréal Centre-Ouest • PME Montréal Centre-Ville • PME Montréal Grand-Sud-Ouest • PME Montréal Ouest-de-l'île • Quartier de l'Innovation
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Canards Illimités • Centre d'écologie urbaine de Montréal • Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines • Centre québécois du droit de l'environnement • Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier • Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Ville-Marie • Conseil des bassins versants des Mille Îles • Conseil du patrimoine de la Ville de Montréal • Nature-Action Québec • Nature Québec • Réseau québécois des groupes écologistes
Grand public	<ul style="list-style-type: none"> • Action-Gardien (Pointe-Saint-Charles) • Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Soeurs • Comité de citoyens de Laval-Ouest • Participation citoyenne Brossard
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal • CISSS des Laurentides • CISSS de Laval

Catégorie	Organisations
	<ul style="list-style-type: none"> • CISSS de la Montérégie-Centre • CIUSSS du Nord-de-l'île-de-Montréal • Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles • Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) • Centre universitaire de santé McGill (CUSM) • Institut national de santé publique du Québec

3.2.3 Portes ouvertes

Une tournée de portes ouvertes a été organisée au cours du mois de juin dans des municipalités localisées le long du futur réseau. Ces rencontres, tenues de 17h à 20h30 dans six endroits différents, avaient pour objectif de :

- Présenter le projet au grand public;
- Permettre aux citoyens de poser leurs questions directement aux représentants de CDPQ Infra (une équipe d'experts était sur place);
- Recueillir les commentaires et préoccupations.

Les portes ouvertes présentaient une vingtaine de panneaux avec de l'information variée sur le projet. Ces panneaux sont inclus à l'annexe R. De plus, les participants étaient invités à consulter une carte interactive du tracé, à répondre à un sondage en ligne (voir la sous-section sur la plateforme participative ci-bas) et à laisser leurs commentaires et suggestions par écrit. Ces fiches de commentaires ont été distribuées à l'ensemble de l'équipe de CDPQ Infra et analysées.

Au total, près de 1 500 personnes se sont déplacées pour prendre de l'information sur le projet et rencontrer l'équipe de CDPQ Infra et, en moyenne, 93% de celles qui ont rempli un sondage d'appréciation se sont déclarées satisfaites ou très satisfaites des portes ouvertes.

Ces rencontres représentent une première étape qui permettra à CDPQ Infra d'amorcer un dialogue à long terme avec la population concernée par le projet. Une deuxième série de portes ouvertes est prévue à l'automne 2016.

Le calendrier des portes ouvertes et l'appréciation des activités par endroits sont présentés ci-dessous.

Tableau 3-3 : Calendrier des portes ouvertes

Date	Lieu	Nombre de participants	Appréciation des portes ouvertes ¹
1 ^{er} juin 2016	• Arrondissement Saint-Laurent	• Environ 250 personnes	• 96% (sur 27 fiches complétées)
2 juin 2016	• Ville de Brossard	• Environ 350 personnes	• 93% (sur 72 fiches complétées)
8 juin 2016	• Île-des-Soeurs	• Environ 150 personnes	• 100% (sur 25 fiches complétées)
9 juin 2016	• Ville de Pointe-Claire	• Environ 300 personnes	• 83% (sur 24 fiches complétées)
15 juin 2016	• Ville de Deux-Montagnes	• Environ 250 personnes	• 90% (sur 10 fiches complétées)
16 juin 2016	• Ville de Montréal (centre-ville)	• Environ 125 personnes	• 75% (sur 8 fiches complétées)

3.2.4 Plateforme participative en ligne

Une plateforme participative en ligne a été développée pour sonder le grand public sur certains aspects du projet. Le sondage en ligne est accessible directement sur le site Web de CDPQ Infra depuis le début du mois de juin, et ce, jusqu'à la fin août. Les parties prenantes sont appelées à se prononcer sur les éléments suivants :

- Priorisation des attributs du service pour le futur REM (ex. fréquence, accès aux stations, tarif, etc.);
- Perception générale du projet;
- Accès aux stations;
- Stations et milieu de vie;
- Moyens de communication proposés pour rester en contact;
- Sujets d'intérêt privilégiés.

En date du 20 juin 2016, 626 personnes avaient rempli le sondage en ligne en français et 139 personnes en anglais.

¹ Pourcentage de personne ayant rempli le sondage et ayant donné une note de 4 ou 5, sur une échelle de cinq, à la question sur l'appréciation globale des portes ouvertes.

Des résultats sommaires ont été compilés et sont présentés en annexe S.

3.2.5 Adresse courriel et ligne téléphonique dédiées

Les parties prenantes peuvent faire part de leurs questions, commentaires et suggestions en tout temps à CDPQ Infra par le biais d'une adresse courriel dédiée (questions@cdpqinfra.com) et d'une ligne téléphonique (514 847-2833).

En date du 20 juin 2016, plus de 200 personnes avaient fait parvenir des questions ou commentaires et 10 appels avaient été reçus. L'équipe de CDPQ Infra a répondu à chaque personne en fournissant, dans la mesure du possible, des réponses complètes. Les thématiques les plus abordées étaient les suivantes :

- Connexion aux réseaux existants;
- Choix technologiques
- Changement de technologie sur la ligne Deux-Montagnes;
- Approvisionnement;
- Portes ouvertes.

D'autres questions touchaient notamment à la justification du tracé, au positionnement des stations et aux stations potentielles, aux réserves foncières, à la rentabilité du projet, à l'utilisation du tunnel Mont-Royal, au terminal de l'aéroport, à l'accès aux stations et à l'accès universel, au patrimoine et à la correspondance pour le train de l'Est.

3.2.6 Alertes courriel et infolettre

Les citoyens étaient invités à s'abonner à des alertes courriel pour recevoir les dernières nouvelles sur le projet via le site Web de CDPQ Infra. De plus, lors des portes ouvertes, les personnes intéressées pouvaient également s'inscrire à l'infolettre. Une première infolettre a été envoyée le 30 mai 2016 et près de 1300 personnes étaient inscrites aux alertes en date du 20 juin 2016.

3.2.7 Médias sociaux

CDPQ Infra a également transmis de l'information à chaque semaine sur le projet par le biais de son compte Twitter et Facebook, incluant des vidéos, des simulations visuelles et le calendrier des portes ouvertes, entre autres. 260 personnes sont abonnées au compte Facebook de CDPQ Infra et plus de 600 au compte Twitter.

3.2.8 Site Web

Un onglet pour le REM a été créé sur le site Web de CDPQ Infra. Cet onglet contient de l'information sur le tracé et les stations, le temps de parcours et la fréquence et sur la démarche d'information et de consultation, entre autres. Une carte interactive du tracé est présentée et des présentations vidéo sont disponibles. Des capsules vidéo thématiques sur des sujets d'intérêt seront également diffusées cet été.

CDPQ Infra s'assure de mettre à jour le site Web en continu et au fur et à mesure que de l'information est disponible sur le projet. Les documents disponibles à tous sur le site incluent les panneaux présentés lors des portes ouvertes, l'avis au marché lancé en juin 2016, la présentation technique faite aux journalistes lors du lancement du projet en avril 2016 et des cartes et images du projet.

3.3 Autres mécanismes de concertation avec les instances et partenaires

Au-delà des moyens d'information et d'échange utilisés dans le cadre de la démarche et présentés ci-haut, plusieurs comités et groupes de travail ont été créés afin d'assurer un partage d'information et une collaboration étroite avec les instances décisionnelles et les partenaires dans le cadre du développement du projet. Plusieurs de ces comités et groupes de travail se réunissent à chaque semaine avec l'équipe de CDPQ Infra.

Ces échanges ne font pas partie de la synthèse des commentaires, questions et préoccupations présentée à la section 3, car ces mécanismes de concertation, de nature opérationnelle, ne s'inscrivent pas dans la présente démarche, dont les résultats sont présentés ci-après.

Tableau 3-4 : Mécanismes de concertation

Comité ou groupe	Organisations participantes	Mandat
Groupe de travail sur l'intégration des réseaux (antenne Rive-Sud)	<ul style="list-style-type: none"> • CIT Chambly-Richelieu-Carignan • CIT Richelain • CIT Roussillon • Ville de Sainte-Julie • CIT La Vallée-du-Richelieu • Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu • CIT Sud-Ouest • AQTIM • SQI • MTQ • Autorité métropolitaine de transport (AMT) 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intégration des réseaux au futur REM

Comité ou groupe	Organisations participantes	Mandat
	<ul style="list-style-type: none"> • Société de transport de Montréal (STM) • Réseau de transport de Longueuil 	
Groupe de travail sur l'intégration des réseaux (antenne de l'ouest)	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • AMT • SQI • STL • STM • CIT Laurentides • MRC Les Moulins • CIT La Presqu'île • AQTIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier l'intégration des réseaux au futur REM
Groupe de travail sur l'intégration tarifaire	<ul style="list-style-type: none"> • SQI • MTQ • AMT 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de la possibilité d'intégrer le système de tarification/billettique retenu par CDPQ Infra pour les projets au système de tarification métropolitaine en place
Groupe de travail avec Infrastructure Canada	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Infrastructure Canada (IC) 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des conditions pour l'intégration physique du projet au nouveau pont Champlain • Identification des conditions d'exploitation
Groupes de travail individuels avec les villes et autres partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Montréal et arrondissement • Ville de Brossard • Ville de Deux-Montagnes • Ville de Laval • Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue • Ville de Kirkland • Ville de Pointe-Claire • Ville de Baie-D'Urfé • Aéroport de Montréal • CN • Hydro-Québec • Parcs Canada 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir le concept d'aménagement des stations • Planifier l'intégration urbaine des stations • Interfaces d'accès ou droits de passage

3.4 Résultats de la démarche

3.4.1 Information et préparation aux audiences publiques du BAPE

Les deux premiers objectifs de la démarche étaient de répondre aux questions des parties prenantes et de permettre aux groupes intéressés de s'informer sur le projet, en vue de leur participation aux audiences publiques du BAPE.

Tel que spécifié ci-haut, plusieurs milliers de citoyens ont été rejoints et ont pu échanger avec CDPQ Infra par le biais des portes ouvertes, de la plateforme participative en ligne, de l'infolettre, de l'adresse courriel et la ligne téléphonique, et des médias sociaux.

L'information transmise et les échanges tenus lors des rencontres ciblées et sectorielles ont également mis la table pour les audiences publiques du BAPE. Ces rencontres ont permis de partager de l'information sur le projet, de traiter de sujets d'intérêts et d'établir les bases d'un dialogue en continu avec des groupes intéressés et concernés par le projet et le transport collectif, en vue d'enrichir leur contribution au BAPE.

3.4.2 Synthèse des commentaires, questions et préoccupations exprimées

Le troisième objectif de la démarche visait à recueillir les préoccupations, commentaires et suggestions d'un maximum de parties prenantes sur le projet. Le tableau ci-dessous présente une liste des sujets qui ont été soulevés dans le cadre de la démarche d'information et d'échange. Cette liste a été développée à partir des comptes rendus détaillés de chaque rencontre, des fiches de commentaires et questions complétées par les participants et de la documentation des questions posées aux experts présents sur place aux portes ouvertes, et à partir des courriels, appels et messages reçus par CDPQ Infra via leur site Web, leur ligne téléphonique dédiée ou les médias sociaux. La liste détaille les commentaires et par grande catégorie de parties prenantes, tel que présenté à la légende ci-dessous.

Légende :

Code (PP = partie prenante)	Catégorie	Source
PP1	<ul style="list-style-type: none"> Citoyens 	<ul style="list-style-type: none"> Appels et courriels Échanges lors des portes ouvertes Fiches commentaires et suggestions (portes ouvertes) Médias sociaux
PP2	<ul style="list-style-type: none"> Élus, représentants des municipalités et organismes municipaux (rencontres) 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontres ciblées et sectorielles

Code (PP = partie prenante)	Catégorie	Source
PP3	<ul style="list-style-type: none"> Groupes du domaine des transports 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontres ciblées et sectorielles
PP4	<ul style="list-style-type: none"> Groupes environnementaux, incluant les groupes en agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> Échanges lors des portes ouvertes Rencontres ciblées et sectorielles
PP5	<ul style="list-style-type: none"> Groupes économiques 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontres ciblées et sectorielles
PP6	<ul style="list-style-type: none"> Groupes universitaires et de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontres ciblées et sectorielles
PP7	<ul style="list-style-type: none"> Groupes du patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> Rencontre sectorielle

Tableau 3-5 : Commentaires, questions et préoccupations recensés

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env.	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
Accès aux stations	• Accessibilité universelle des stations et modalités d'accès des voitures	x		x				
	• Accès piétonniers, pour les vélos et routiers prévus pour les stations et pour accéder aux infrastructures situées autour des stations (ex. centres d'achat)	x	x	x				
	• Interrogation sur la possibilité d'apporter un vélo dans les voitures	x						x
	• Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations (ex. absence de voies réservées sur les autoroutes 10 et 30, axes routiers nord-sud problématiques dans l'Ouest de l'île)	x	x			x		
	• Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations	x	x	X		x		
	• Opportunité d'offrir des options d'intermodalité aux stations (BIXI, autopartage, etc.)	x			x			
	• Problématiques avec l'accessibilité universelle du REM et du réseau de la STM (ex. gare Centrale)			x				
	• Place des stationnements incitatifs dans le projet (localisation, philosophie de CDPQ Infra, étagement)	x	x	x	x	x		
	• Possibilité de mettre en place des aires d'attentes fermées pour les autobus	x						
Aménagement du territoire	• Alignement et intégration avec les projets d'aménagement du territoire déjà prévus et les outils de planification territoriale existants		x				x	
	• Impact du projet sur le développement des TOD						x	
	• Interrogation sur le rôle de CDPQ Infra dans les orientations d'aménagement du territoire						x	
	• Préoccupation liée à l'étalement urbain généré par le projet (pression de développement sur les terrains adjacents aux stations)	x			x			
Architecture	• Concept architectural prévu pour les stations							x
	• Nécessité d'intégrer le REM dans la trame urbaine						x	x

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env. .	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de mettre en place un processus exemplaire pour l'architecture du projet (comité consultatif, design obligatoire) 							x
Captation de la plus-value foncière	<ul style="list-style-type: none"> Déséquilibre financier potentiel entre certaines municipalités 		x					
	<ul style="list-style-type: none"> Questions d'éclaircissement sur la portée du mécanisme de captation de la plus-value foncière 		x					
	<ul style="list-style-type: none"> Questionnements quant aux projets de transport précédents, pour lesquels ce mécanisme n'était pas prévu (ex. développement du métro) 		x					
Coordination et intégration avec les réseaux existants (autobus, trains de banlieue, métro)	<ul style="list-style-type: none"> Coordination actuelle de CDPQ Infra avec l'AMT, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) 	x	x	x			x	
	<ul style="list-style-type: none"> Compétition et complémentarité avec les réseaux existants (ex. ligne Vaudreuil-Hudson, impact sur les terminus et trajets d'autobus) 	x	x	x			x	x
	<ul style="list-style-type: none"> Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue 	x	x	x				
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité d'une correspondance avec le métro de Montréal (stations prévues à McGill et Édouard-Montpetit) 	x		x				
Correspondance entre les réseaux (rupture de charge)	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champain et d'accès direct au centre-ville) 	x	x	x				x
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les passagers du train de l'Est et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40 	x	x	x				x
Démarche d'information et de consultation	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation liée au niveau de détail prévu pour les portes ouvertes 		x					
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la confidentialité des données d'achalandage 						x	
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de mettre en place une démarche transparente 		x				x	
	<ul style="list-style-type: none"> Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires 	x		x	x	x		
	<ul style="list-style-type: none"> Questions d'éclaircissement sur l'échéancier des audiences publiques du BAPE 		x					
	<ul style="list-style-type: none"> Souhait et importance d'établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet 	x	x			x		
Développement du	<ul style="list-style-type: none"> Capacité du REM à absorber une hausse d'achalandage 	x		x				

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env.	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
REM et description du projet	• Conditions de l'acceptabilité sociale du projet					X	X	
	• Impact du projet sur le centre d'entretien prévu à Pointe-Saint-Charles	X						
	• Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées	X	X			X		
	• Interrogation sur la fermeture prévue de la rue Ottawa							X
	• Interrogation sur l'étagement des passages à niveau	X	X					
	• Moyen utilisé pour l'alimentation électrique du métro léger			X				
	• Opportunité pour favoriser un transfert modal optimal			X				
	• Préoccupation liée à l'étagement des passages à niveau sur l'antenne Deux-Montagnes (vue sur l'intérieur des résidences)	X						
• Utilisation prévue des trains actuels de l'AMT	X							
Développement du réseau de transport métropolitain	• Besoin d'une cohérence d'ensemble pour favoriser le transport collectif (ex. tarification des stationnements au centre-ville)						X	
	• Connexion possible entre le REM et la ligne Vaudreuil-Hudson	X	X	X		X		
	• Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et le cadre financier		X	X	X			
Échéancier	• Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité	X	X		X			
	• Échéancier et faisabilité pour les stations potentielles	X	X	X				X
	• Priorité visée pour la mise en vise service des différentes antennes (séquencement)	X	X	X	X			
Financement et coût du projet	• Coût du projet par passager			X				
	• État des discussions avec les gouvernements provincial et fédéral	X			X			
	• Impact du financement du REM sur les autres projets de transport collectif dans la région métropolitaine (ex. prolongement de la ligne bleue)	X				X		
	• Impact du REM sur le financement des sociétés de transport et opportunité d'augmenter le service			X				

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env.	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
	<ul style="list-style-type: none"> Participation municipale attendue 		X	X				
Gestion des travaux	<ul style="list-style-type: none"> Climat sonore prévu (pendant les travaux et lors de l'exploitation) 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des travaux dans le Parc d'entreprise de Pointe-Saint-Charles (terrains contaminés) 							X
	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction 	X	X	X				
Impacts environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> Impact du projet sur les milieux humides (ex. Technoparc Saint-Laurent, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes) 	X			X			
	<ul style="list-style-type: none"> Impact du projet sur les aires protégées et les boisés à proximité des stations 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'habitat de la couleuvre brune et mesures d'atténuation prévues 				X			
	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupation sur l'interférence potentielle du projet avec l'écocampus Hubert-Reeve (Technoparc Saint-Laurent) 				X			
Modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> Modalités d'exploitation du REM 	X					X	
	<ul style="list-style-type: none"> Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation) 	X		X	X		X	
Municipalités	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation liée à la gestion des demandes citoyennes par les municipalités 		X					
	<ul style="list-style-type: none"> Impact du projet sur les valeurs foncières des bâtiments le long du tracé 	X					X	
	<ul style="list-style-type: none"> Pression sur les ressources municipales 		X					
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les bâtiments patrimoniaux 	X						X
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> Impact visuel des portions aériennes du tracé et de l'étagement des passages à niveau 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Importance de considérer l'intégration des piliers du REM dans le paysage urbain 							X
	<ul style="list-style-type: none"> Intégration visuelle des caténaires sur le pont Champlain 							X
Processus d'approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"> Étapes prévues pour le processus d'approvisionnement 			X				
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la place du contenu québécois dans le projet (siège d'affaires, priorisation des entreprises québécoises) 			X				
	<ul style="list-style-type: none"> Souhait de favoriser un appel d'offres compétitif 			X				

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env.	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
Recherche	• Opportunité de faire un suivi du projet (ex. achalandage, clientèle)						X	
	• Possibilités de faire des projets de recherche avec CDPQ Infra						X	
Rendement	• Horizon de rentabilité du projet						X	
	• Préoccupation liée au transfert des projets de transport collectif rentables vers la Caisse				X			
Réserves foncières	• Impact des réserves sur l'aménagement du territoire	X			X			
	• Mécanisme d'information prévu pour les municipalités		X					
Retombées	• Préoccupation liée aux pertes d'emploi des chauffeurs d'autobus et de taxis	X		X				
Sécurité	• Interrogation sur les enjeux de sécurité dans le tunnel Mont-Royal			X				X
	• Mesures prévues en cas de pannes d'électricité ou d'interruption de service			X				
	• Normes de sécurité en cas d'incendie			X				
	• Risque de déraillement ou de chute du train sur les axes routiers	X						
	• Sécurité du système sans conducteur	X						
Stations	• Aménagement des stations	X	X					
	• Interrogation sur la localisation exacte des stations	X	X	X		X		X
	• Interrogation sur la réalisation des stations du Sud-Ouest en phase 2 du projet			X				
	• Interrogation sur le réaménagement prévu de la gare Centrale			X				X
	• Opportunité de mettre en place des marchés publics dans les stations				X			
	• Préoccupations sur la localisation prévue de certaines stations loin des zones résidentielles et près d'accès routiers congestionnés (ex. Pointe-Claire, Des Sources, station terminale)	X	X					
Tarif	• Intégration tarifaire dans la région métropolitaine	X	X	X	X			
	• Interrogation sur la tarification des stationnements et l'intégration avec le REM	X	X					
	• Questionnement sur l'impact pour les clients de Saint-Jean-sur-Richelieu, qui ne font pas partie de la grille métropolitaine		X	X				

Catégorie	Sujets – commentaires, questions et préoccupations	Parties prenantes						
		PP1 Publ ic	PP2 Mun i.	PP3 Tran s.	PP4 Env.	PP5 Éco n.	PP6 Univ .	PP7 Patri m.
	<ul style="list-style-type: none"> Tarif envisagé pour utiliser le REM 	X	X	X	X	X		
Temps de parcours et fréquence	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la correspondance avec l'aéroport pour les différentes antennes 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Temps de parcours et fréquence prévus, et comparaison par rapport au temps de déplacements actuels 	X		X				
Tracé	<ul style="list-style-type: none"> Justification du choix du tracé et de l'exclusion de certaines municipalités ou secteurs (ex. Lachine, LaSalle, est de Montréal, Chevrier) 	X	X					
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le statut définitif du tracé 	X				X		
	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de desservir les pôles d'emplois importants 				X			
	<ul style="list-style-type: none"> Questionnement sur les expropriations potentielles (localisation, nombre) 	X	X					
Valeur des propriétés	<ul style="list-style-type: none"> Impact potentiel sur la valeur des propriétés 	X						
Voitures	<ul style="list-style-type: none"> Demande de collaboration pour optimiser l'accessibilité universelle des voitures 			X				
	<ul style="list-style-type: none"> Détails sur les voitures (places assises, zone pour les valises, etc.) 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur l'espace aménagé dans les voitures pour les valises 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le niveau de bruit prévu lors du passage des trains 	X						
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le type de matériel roulant prévu 	X						
Zone agricole	<ul style="list-style-type: none"> Empiètement sur la zone agricole (station terminale Rive-Sud) 				X			
	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur le mécanisme prévu pour le dézonage du terrain pour la station terminale 			X	X			
	<ul style="list-style-type: none"> Préoccupation liée à la pression supplémentaire du projet sur la zone agricole (développement urbain) 	X			X			

3.4.3 Analyse des enjeux

De façon générale, le projet est bien accueilli par l'ensemble des parties prenantes rencontrées. Ces dernières y voient l'opportunité de répondre à la saturation existante du système, de mettre en place un réseau de transport métropolitain intégré et fluide et de favoriser un véritable transfert modal entre la voiture et le transport collectif.

Parmi les commentaires, questions et préoccupations recensés dans la section ci-haut, certains sujets étaient abordés par une majorité de parties prenantes (soit trois catégories ou plus), incluant :

3.4.3.1 Accès aux stations

- Accès piétonniers, pour les vélos et routiers prévus pour les stations et pour accéder aux infrastructures situées autour des stations (ex. centres d'achat)
- Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations
- Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations
- Place des stationnements incitatifs (localisation, capacité prévue et étagement)

3.4.3.2 Coordination et intégration avec les réseaux existants

- Compétition et complémentarité avec les réseaux existants – entre autres pour ce qui touche à la ligne Vaudreuil-Hudson et aux trajets et terminus d'autobus
- Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue
- Coordination actuelle de CDPQ Infra avec l'AMT, les sociétés de transport et les CIT

3.4.3.3 Correspondances entre les réseaux (rupture de charge)

- Impact sur les passagers du train de l'Est et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40
- Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champaign et perte d'accès direct au centre-ville)

3.4.3.4 Démarche d'information et de consultation

- Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires

- Souhait et importance d'établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet

3.4.3.5 Développement du REM et description du projet

- Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées

3.4.3.6 Développement du réseau de transport métropolitain

- Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et du cadre financier

3.4.3.7 Échéancier

- Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité
- Échéancier et faisabilité pour les stations « potentielles »

3.4.3.8 Gestion des travaux

- Impact sur le maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction
- Phasage des travaux de construction selon les antennes

3.4.3.9 Modèle d'affaires

- Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation)

3.4.3.10 Stations

- Interrogation sur la localisation exacte des stations

3.4.3.11 Tarif

- Intégration tarifaire dans la région métropolitaine
- Tarif envisagé
- De plus, outre les enjeux déjà présentés ci-haut, certains enjeux ont été soulevés de façon plus spécifique pour chaque antenne lors des portes ouvertes. Ils sont détaillés ici :

3.4.3.12 Antenne Deux-Montagnes

- Aménagement de la station sur l'Île Bigras
- Climat sonore prévu (pour les habitations situées près des voies ferrées)
- Interface avec la Ville de Laval sur l'interférence des travaux pour le REM avec la réfection des ponts routiers de l'Île Bigras
- Impact potentiel sur les milieux humides et les parcs situés autour de la gare Deux-Montagnes
- Impact potentiel sur la valeur des propriétés
- Interrogation sur l'étagement des passages à niveau existants
- Interrogation sur les expropriations potentielles
- Justification du choix de localisation des portes ouvertes
- Risques de sécurité (personnes sur les voies ou les ponts, déraillement du train)

3.4.3.13 Antenne Rive-Sud (incluant le centre-ville de Montréal)

- Détails sur les voitures : nombre de places assises et place disponible pour le transport de valises
- Impact des fermetures de rue potentielles dans Griffintown
- Impact du projet sur le patrimoine
- Interrogation sur la capacité future des stationnements incitatifs prévus
- Interrogation sur la réalisation potentielle de la station Chevrier
- Interrogation sur la réutilisation potentielle du pont temporaire de L'Île-des-Sœurs
- Justification de l'arrêt du service sur le pont Champlain (voies réservées pour les autobus)
- Modalités de l'accès à l'aéroport

3.4.3.14 Antennes Ouest de l'Île et aéroport

- Accessibilité des stations (axe nord-sud)
- Impact du projet sur le développement urbain à Sainte-Anne-de-Bellevue
- Impact sur les zones protégées ou en voie de l'être (parc de l'Anse-à-l'Orme, milieux humides situés près du Technoparc au parc-nature Des Sources, écocampus Hubert-Reeves)
- Impact visuel de la structure sur pilotis (tracé aérien)
- Interrogation sur les caténaires (câbles porteurs)
- Justification du tracé et de l'exclusion de certains secteurs
- Modalités de l'accès à l'aéroport
- Nécessité de mettre en place des accès sécuritaires pour les piétons et les vélos au-dessus de l'autoroute 40 et pour l'accès aux stations
- Préoccupations sur la localisation prévue de certaines stations loin des zones résidentielles et près d'accès routiers congestionnés (ex. Pointe-Claire, Des Sources)

3.5 Prise en compte de CDPQ Infra

La section suivante détaille la prise en compte, par CDPQ Infra, des commentaires, questions et préoccupations recueillis dans le cadre de la démarche d'information et d'échange initiée en 2016. Cette prise en compte est présentée selon trois axes principaux, soit les réponses fournies par CDPQ Infra aux principaux enjeux du projet, l'intégration à l'étude d'impact du projet et les engagements complémentaires pris par l'organisation à la suite des rencontres tenues.

3.5.1 Réponses aux principaux enjeux du projet

Pour les besoins de cet addenda, seuls les principaux commentaires, questions et préoccupations présentés à la section 3.2 sont repris dans cette sous-section (donc ceux ayant été soulevés par au moins trois groupes de parties prenantes dans le cadre de la démarche d'information et de consultation).

Par contre, il est important de souligner que l'ensemble des commentaires, questions et préoccupations soulevés dans le cadre de la démarche sera diligemment considéré par l'équipe de CDPQ Infra dans la suite du projet.

Tableau 3-6 : Réponses de CDPQ Infra

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Accès aux stations	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité d'ajuster certaines infrastructures routières existantes qui sont insuffisantes pour l'accès aux stations 	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif de CDPQ Infra est d'assurer la fluidité des déplacements et l'accès aux stations. • La Caisse n'a pas le mandat de développer des axes routiers; cette planification revient au ministère du Transport du Québec (MTQ).
	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de mettre en place un rabattement efficace des autobus vers les stations et au départ des stations 	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif de CDPQ Infra est de maximiser l'achalandage pour le REM, ce qui passe par un rabattement efficace et fluide. • CDPQ Infra travaille étroitement avec les réseaux de transport en commun (sociétés de transport et CIT), notamment par la mise en place de groupes de travail qui se réunissent régulièrement pour chaque antenne. • La responsabilité revient aux réseaux de transport en commun et à l'ARTM de déterminer comment ils pourront utiliser leurs ressources de la manière la plus efficace pour les usagers. • La mise en service est prévue pour 2020, ce qui laisse quelques années aux réseaux de transport pour ajuster leurs opérations.
	<ul style="list-style-type: none"> • Place des stationnements incitatifs 	<ul style="list-style-type: none"> • CDPQ Infra est consciente des problématiques d'accès actuelles relatives à certains stationnements incitatifs sur l'antenne Deux-Montagnes et les commentaires à cet effet ont été rigoureusement considérés. • L'objectif demeure d'offrir un accès simple et fluide, pour maximiser le nombre d'usagers. • La priorité est de favoriser le rabattement des autobus aux stations pour amener le plus d'usagers possible au réseau via le transport en commun, tout en assurant un équilibre avec l'offre de stationnements incitatifs. • Lorsque possibles, les stationnements incitatifs seront étagés pour réduire l'empreinte sur le territoire. Cette option est notamment considérée pour les stationnements de la station terminale Rive-Sud, Panama, Pointe-Claire, Kirkland.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Coordination et intégration avec les réseaux existants	<ul style="list-style-type: none"> Compétition et complémentarité avec les réseaux existants 	<ul style="list-style-type: none"> Le REM sera un complément et un ajout à l'offre en transport en commun. Pour la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, le REM ne dessert pas directement le même bassin de population comme Lachine ou LaSalle. Il s'agit donc d'un service complémentaire pour l'Ouest de l'Île. Pour les trajets d'autobus existants qui pourraient dédoubler l'offre lorsque le REM sera en service, l'ARTM aura pour mandat de planifier la bonne complémentarité des services et les réseaux de transport ont encore quelques années pour ajuster leurs opérations.
	<ul style="list-style-type: none"> Connexions prévues avec le métro et les trains de banlieue 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet offrira des connexions avec le réseau de trains de banlieue de l'AMT, soit la ligne Mascouche à la station de correspondance A40 et éventuellement la ligne Saint-Jérôme à la station Canora. Les connexions prévues au métro seront construites, mais CDPQ Infra ne peut fournir un échéancier précis à ce stade-ci du projet pour des raisons techniques. Ce qui explique pourquoi elles ont été identifiées comme étant « potentielles » pour l'instant.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordination actuelle avec l'AMT, les sociétés de transport et les CIT 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra travaille étroitement avec les réseaux de transport en commun (sociétés de transport et CIT), notamment par la mise en place de groupes de travail qui se réunissent sur une base hebdomadaire pour chaque antenne.
Correspondance entre les réseaux (rupture de charge) (correspondances entre les réseaux)	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les passagers du train de l'Est (ligne Mascouche) et mesures prévues pour minimiser le délai pour la correspondance à la station A40 	<ul style="list-style-type: none"> Les usagers de la ligne Mascouche devront faire une correspondance à la station A40 pour accéder au centre-ville. En effet, pour des raisons technologiques et de sécurité, il est impossible pour le train de l'Est, un train lourd, de partager le même réseau de rails que le métro léger. Il ne sera donc plus possible pour le train de l'Est d'accéder au tunnel Mont-Royal. Pour chaque passage du train de la ligne Mascouche, des rames du REM vides seront en attente à la station A40, sur une voie d'évitement, pour minimiser le temps d'attente pour les passagers. La fréquence du REM en période de pointe sera de trois minutes à cette station. Les études d'achalandage de CDPQ Infra permettront de documenter les habitudes de déplacement des passagers du train de l'Est ainsi que les nouvelles clientèles qui pourraient être créées du fait des nouvelles dessertes qui seront offertes à la ligne Mascouche (ouest, nord, aéroport, sud) du réseau.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les usagers de la Rive-Sud (plus de voies réservées sur le pont Champain et d'accès direct au centre-ville) 	<ul style="list-style-type: none"> Le service actuel d'autobus reliant la Rive-Sud au centre-ville est saturé et la congestion grandissante annonce une détérioration des conditions de déplacement par autobus et voiture dans cet axe dans les années à venir. CDPQ Infra est consciente que le REM amènera les usagers à changer leurs habitudes de transport. CDPQ Infra souhaite que l'expérience des usagers avec le REM, la fréquence accrue du réseau et sa fiabilité compensent pour la rupture de charge d'un service direct.
Démarche d'information et de consultation	<ul style="list-style-type: none"> Moyens disponibles pour faire part des préoccupations et commentaires 	<ul style="list-style-type: none"> Les principes de base de la démarche de CDPQ Infra s'appuient sur l'écoute, des canaux d'échanges multiples et de l'information vulgarisée, et la continuité du dialogue tout au long du développement du projet. Plusieurs moyens ont été déployés dans le cadre de la démarche d'information et de consultation : rencontres, portes ouvertes, plateforme participative en ligne, adresse courriel et ligne téléphonique, médias sociaux, infolettre et site Web. Suite aux demandes reçues et à l'achalandage des premières portes ouvertes, CDPQ Infra s'engage à tenir une deuxième série de portes ouvertes à l'automne 2016 pour présenter de l'information plus détaillée sur le projet aux citoyens et poursuivre les interactions avec les différentes parties prenantes, toujours dans un but de bonification des différents aspects du projet. Des comités de liaison seront mis en place lors de la phase de construction du projet pour informer et échanger avec les citoyens et les instances concernées et s'assurer de minimiser les impacts.
	<ul style="list-style-type: none"> Souhait et importance d'établir des mécanismes de dialogue en continu, tout au long du développement du projet 	<ul style="list-style-type: none"> Cet élément fait partie des principes de base de la démarche de CDPQ Infra, tel que décrit ci-dessus.
Développement du REM et description du projet	<ul style="list-style-type: none"> Interfaces et collaboration avec les municipalités concernées 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra a rencontré les municipalités (élus et directions pertinentes) dans le cadre de trois rencontres sectorielles en mai 2016. L'équipe de CDPQ Infra est en contact régulier avec les directeurs généraux des municipalités touchées pour valider les modes d'accès aux stations, et poursuivra dans ce sens aussi longtemps que nécessaire.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Développement du réseau de transport métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> Rôle de la future autorité en transport (ARTM et RTM) pour la planification globale du réseau et du cadre financier 	<ul style="list-style-type: none"> L'ARTM sera responsable de la planification des services de transport collectif et du cadre tarifaire dans la région métropolitaine. CDPQ Infra s'assurera de travailler en étroite collaboration avec l'ARTM dès que cette organisation sera mise en place.
Échéancier	<ul style="list-style-type: none"> Capacité de réaliser le projet dans l'échéancier souhaité 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra maintient la cible de 2020 pour la mise en service des premières rames et toute l'équipe est à pied d'œuvre pour y arriver.
	<ul style="list-style-type: none"> Échéancier et faisabilité pour les stations « potentielles » 	<ul style="list-style-type: none"> Les connexions prévues au métro seront construites, mais CDPQ Infra ne peut fournir un échéancier précis à ce stade-ci du projet pour des raisons techniques. Pour les stations Du Havre et Bridge-Wellington, leur réalisation dépendra du développement futur de ces secteurs. La Ville de Montréal, qui travaille à des plans de développement, est responsable de cet aspect.
Gestion des travaux	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur le maintien de la ligne Deux-Montagnes pendant les travaux de construction 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif est de maintenir le service autant que possible, avec des interruptions ponctuelles et planifiées. La construction du REM pourra se faire à côté de la ligne existante de Deux-Montagnes (section voie ferrée unique). Les travaux pourront avoir lieu en dehors des heures de pointe (pm, fins de semaine) et le service pourra être assuré par autobus pendant ces arrêts ponctuels et planifiés.
	<ul style="list-style-type: none"> Phasage des travaux de construction selon les antennes 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les projets du genre, à travers le monde, sont mis en service par phases. Pour l'instant, CDPQ Infra prévoit construire l'antenne Rive-Sud et celle de l'Ouest de l'Île en même temps. Il est cependant trop tôt pour préciser le phasage de la mise en service. Cet aspect dépendra, entre autres, de l'accès aux terrains et des stratégies de construction avec le consortium qui sera choisi.
Modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> Modalités de contrôle du projet par la Caisse et le gouvernement du Québec (propriété, exploitation) 	<ul style="list-style-type: none"> Les termes de la propriété des actifs font partie de l'entente signée en 2015 entre le gouvernement du Québec et la Caisse. Cette entente est publique et est disponible sur le site Web de CDPQ Infra. La Caisse doit maintenir un minimum de 51% de contrôle du projet en tout temps. Le gouvernement du Québec aura toujours une option d'achat pour le projet si la Caisse décidait d'en vendre une partie.

Catégorie	Sujets	Réponse et considération de CDPQ Infra
Stations	<ul style="list-style-type: none"> Interrogation sur la localisation exacte des stations 	<ul style="list-style-type: none"> Une carte interactive présentant le tracé préliminaire est disponible sur le site Web de CDPQ Infra. La localisation exacte de chaque station et leur aménagement seront précisés à la fin de l'été 2016. Pendant l'été, CDPQ Infra travaillera étroitement avec les municipalités pour valider les modes d'accès aux stations.
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Intégration tarifaire dans la région métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> CDPQ Infra souhaite intégrer le REM à la grille tarifaire qui sera développée par l'ARTM. L'ARTM sera responsable du cadre tarifaire dans la région métropolitaine.
	<ul style="list-style-type: none"> Tarif envisagé 	<ul style="list-style-type: none"> L'objectif est que le client du REM utilise un seul titre de transport (carte Opus ou autre) et qu'il paie un tarif simple, intégré et comparable aux tarifs actuels. CDPQ Infra souhaite intégrer le REM à la grille tarifaire qui sera développée par l'ARTM. Le tarif précis dépend encore de plusieurs facteurs, dont les discussions avec l'ARTM et les discussions avec les gouvernements fédéral et provincial concernant leur participation dans le projet.

3.5.2 Intégration à l'étude d'impact du projet

Une étude d'impact sur l'environnement a été déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en avril 2016. En plus du présent addenda, deux autres addendas complémentaires avaient été soumis en mai 2016. Ces rapports incluent une série de mesures d'atténuation et de compensation destinées à éviter, atténuer ou compenser les impacts du projet, dont plusieurs ont été mises de l'avant par CDPQ Infra pour répondre aux préoccupations plus détaillées des parties prenantes.

De plus, ces mesures, et les préoccupations et commentaires recensés dans le présent document, feront l'objet de discussions approfondies dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui auront lieu à la fin de l'été 2016. Les audiences permettront, le cas échéant, d'ajuster et de bonifier les mesures proposées et le projet pour répondre aux attentes du milieu.

3.5.3 Engagements complémentaires

Les rencontres ciblées et sectorielles constituaient une première étape du dialogue sur le projet et ont permis à CDPQ Infra d'asseoir les bases d'une collaboration plus étroite avec plusieurs groupes de parties prenantes. Ainsi, CDPQ Infra s'est engagée à travailler avec les groupes environnementaux pour développer des mesures de compensation appropriées et innovantes concernant les impacts environnementaux du projet. De plus, CDPQ Infra collaborera avec les groupes en transport adapté, qui ont proposé leur expertise pour optimiser l'accès universel des stations et des voitures avant la mise en service. Finalement, des rencontres régulières avec les groupes du patrimoine auront lieu pour les tenir à jour et échanger sur le concept architectural global et l'intégration potentielle de l'édifice Rodier au projet, le cas échéant.

3.5.4 Prochaines étapes

Le projet sera soumis aux audiences publiques du BAPE à la fin de l'été 2016.

Pour la période de construction, plusieurs moyens seront déployés, en étroite collaboration avec le consortium qui sera responsable de la construction, pour diffuser l'information relative aux travaux et échanger avec les parties prenantes pour minimiser les impacts. L'objectif de CDPQ Infra sera de garder un contact permanent avec les résidents touchés par les travaux et

avec les instances concernées. Entre autres, des comités de liaison seront mis en place et un système rigoureux et diligent de gestion des plaintes sera développé.

4. Description du milieu récepteur

La description du milieu récepteur soumise avec l'addenda 2 a été complétée par l'ajout d'informations supplémentaires obtenues au cours des dernières semaines. Les sections qui suivent devraient donc être considérées en addition ou remplacement des sections équivalentes du chapitre 5 de l'addenda 2.

Les cartes fournies dans le volume 2 de l'addenda 2, qui accompagnent la description qui suit, ont également été remplacées par de nouvelles cartes, fournies au volume 2 du présent addenda. Ces cartes indiquent notamment le tracé alternatif 2 de l'antenne Aéroport, qui est considéré par le projet, en plus des alternatives analysées jusqu'à présent dans l'étude d'impact du REM. Elles fournissent entre autres les données additionnelles décrites dans les sections qui suivent.

4.1 Milieu physique

4.1.1 Qualité des sols

Une évaluation de l'information disponible sur les sites situés le long de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, entre la station Pointe-Claire et la station Sainte-Anne-de-Bellevue a été ajoutée à la description fournie à l'addenda 2. La section qui suit complète et remplace la section de l'addenda 2 portant le même numéro.

4.1.1.1 Section 5.3.8.1 révisée : Répertoire des terrains contaminés

4.1.1.1.1 Nouvelle section 5.3.8.1.1 Données et études réalisées

Toutes les bases de données nécessaires pour cette étude ont été consultées en date de juin 2016 afin d'identifier les sites **connus** dans les répertoires suivants :

- Répertoire des terrains contaminés du MDDELCC;
- Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels;
- Liste des dépôts de matériaux secs autorisés et en exploitation au Québec;
- Liste des lieux d'enfouissement sanitaire autorisés et en exploitation au Québec;
- Liste des incinérateurs de déchets solides et de boues municipales autorisés et en exploitation au Québec;

- Répertoire des sites d'équipements pétroliers de la RBQ.

Afin de mieux repérer les sites potentiellement contaminés situés le long du tracé du REM, trois (3) évaluations environnementales de site de phase 1 ont été réalisées sur les tracés suivants :

- Antenne Deux-Montagnes, entre la station Centre-ville et la station Deux-Montagnes, réalisée en 2008 par A.B.S. Environnement, le long de la voie ferrée existante. Les terrains potentiellement contaminés identifiés dans ce rapport sont présentés sur la carte 6.
- Antenne Aéroport, présentée l'annexe A, réalisée par Groupe SM International inc. en avril 2016.
- Antenne Saint-Anne-de-Bellevue, présentée dans l'annexe B, réalisée par Hatch en juin 2016.

En plus des répertoires présentés précédemment, ces études sont basées sur les divers plans d'assurance-incendie et les cartes d'occupation des sols de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ) afin d'identifier les activités ayant eu lieu dans le passé sur les terrains du site à l'étude. Un survol des plans aériens sur Google Earth a également permis de compléter l'identification de certains terrains potentiellement contaminés.

L'emprise du site à l'étude pour l'identification des sols contaminés est d'une largeur de 750 mètres de part et d'autre du corridor du tracé du REM, soit l'aire d'étude élargie présentée à la carte 1.

4.1.1.1.2 Nouvelle section 5.8.3.1.2 Répertoire des terrains potentiellement contaminés

Selon le *Répertoire des terrains contaminés* du MDDELCC, le *Répertoire des sites d'équipements pétroliers* de la RBQ et les plans d'assurance-incendie et cartes d'occupation des sols de la BANQ, quarante-six (46) terrains potentiellement contaminés ont été identifiés dans l'emprise de l'antenne Aéroport, tandis que soixante-quinze (75) terrains ont été identifiés le long de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue. Ainsi, un total de cent vingt et un (121) terrains a été identifié le long du STC-Ouest. La localisation de ces terrains est présentée sur la carte 6, et les informations pertinentes les concernant sont précisées dans les annexes A et B.

Selon le *Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels* pour les agglomérations affectées par le projet, aucun dépôt ne serait présent dans l'aire d'étude.

Selon le *Répertoire des lieux d'enfouissement sanitaires autorisés et en exploitation* pour les agglomérations affectées par le projet, aucun lieu d'enfouissement ne semble être présent dans l'aire d'étude.

Dans le *Répertoire des incinérateurs de déchets solides et de boues municipales autorisés et en exploitation* pour les agglomérations affectées par le projet à partir de la base de données du MDDELCC (avril 2016), aucun site n'a été identifié dans l'aire d'étude.

Une visite des sites d'équipements pétroliers identifiés à l'intérieur de l'aire d'étude par la RBQ a permis de constater que la majorité des sites sont des stations-service et des garages d'entretien, ainsi que des aires d'entreposage pour équipements de construction et de transport. Par contre, quelques-uns de ces sites ne semblent pas être utilisés actuellement pour des activités, ou n'hébergent aucun bâtiment. Ces sites sont identifiés dans le Tableau 4-1.

Tableau 4-1 : Sites vacants potentiellement contaminés

Région	Municipalité	No immeuble	Type de rue	Nom de la rue	Caractéristiques	No dossier RBQ
06 Montréal	Dorval	2205	Boulevard	Hymus	Plateforme libre	601236
06 Montréal	Pointe-Claire	240	Boulevard	Hymus	Plateforme libre	453160
06 Montréal	Dorval	1400	Boulevard	Saint-Régis	Plateforme libre	205195
06 Montréal	Kirkland	19805	Chemin	Sainte-Marie	Plateforme libre	-

4.1.1.1.3 Nouvelle section 5.8.1.1.3 Liste des sites contaminés confirmés

Des études de caractérisation de phase 2 ont également été effectuées pour certains sites dans l'emprise des travaux, plus spécifiquement sur le golf municipal de Dorval (Englobe, 2016) et sur la section de la voie ferrée Deux-Montagnes entre les stations Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds (CN, 2012). Ces deux (2) études ont identifié des terrains dont les sols présentent des niveaux de contamination classifiant les sols dans les plages A et B-C.

Par ailleurs, des niveaux de contamination de catégorie C ont également été mesurés dans le golf de Dorval. Ces sols, présentant des concentrations supérieures aux critères d'usage prévus pour le site (critère « C » de la politique du MDDELCC), devront être gérés de manière appropriée si des travaux devaient être effectués sur ce site.

4.1.1.1.4 Nouvelle section 5.8.1.1.4 Travaux à venir

Les terrains potentiellement contaminés identifiés lors de la phase 1 dans l'emprise des corridors prévus pour les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport, Deux-Montagnes et Rive-Sud feront l'objet d'études de caractérisation de phase 2 au cours des prochains mois, et les résultats pourront être fournis dès que disponibles.

4.2 Milieu biologique

Pour le STC-Ouest, l'aire d'étude ayant fait l'objet d'une caractérisation biologique inclut les quatre (4) tronçons ferroviaires projetés suivants :

1. Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue;
2. Antenne Aéroport et ses alternatives de tracé;
3. Ponts de la rivière des Prairies (antenne Deux-Montagnes); et
4. Ponts de la rivière des Milles-Îles (antenne Deux-Montagnes).

Pour chacun de ces quatre (4) tronçons, l'aire d'étude élargie est établie selon un périmètre de 750 m de part et d'autre des rails projetés. La zone d'étude restreinte, quant à elle, représente les zones directement adjacentes aux rails projetés. Les sections suivantes détaillent la flore, la faune terrestre, aviaire et aquatique (lorsqu'applicable), les boisés, les parcs et les aires d'intérêt écologique particulier, les milieux humides ainsi que les espèces floristiques et fauniques à statut précaire² et les espèces végétales envahissantes localisées dans l'aire d'étude élargie.

L'aire d'étude élargie est partiellement incluse dans quatre (4) arrondissements et six (6) villes liées de l'agglomération de Montréal. Il s'agit, d'est en ouest, des arrondissements Ahuntsic-Cartierville, Saint-Laurent, Île-Bizard-Sainte-Genève, Pierrefonds-Roxboro et des villes liées de Dorval, Pointe-Claire, Kirkland, Beaconsfield, Sainte-Anne-de-Bellevue et Baie-d'Urfé. Au nord de l'île de Montréal, l'aire d'étude englobe l'archipel des Îles-Laval, dans la rivière des Prairies, et l'île Boisée et l'île Turcotte, dans la rivière des Mille-Îles.

² Espèce floristique ou faunique reconnue comme menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée par le MDDELCC.

L'aire d'étude touche aussi Sainte-Dorothée et Laval-sur-le-Lac, à Laval, ainsi que la pointe est de la ville de Deux-Montagnes. La totalité de l'aire d'étude élargie est circonscrite dans la communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les principales sources d'informations utilisées pour procéder à la caractérisation des différentes composantes du milieu biologique sont les suivantes :

- Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (AARQ);
- Atlas des oiseaux nicheurs du Québec (AONQ);
- Données sur la conservation des milieux humides pour la CMM fournies par Canards Illimités Canada (CIC);
- Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ);
- Données du programme SOS-POP du Regroupement QuébecOiseaux;
- Site internet de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- Site internet du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (MDDELCC);
- Site internet du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec (MFFP);
- Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
- Rapport de caractérisation écologique produit par CIMA+ pour Aéroports de Montréal pour le projet *Système léger sur rail (SLR) de l'Ouest – Service aérotrain et métro de surface* (2012);
- Sites internet des villes; et
- Site internet d'Aéroports de Montréal.

Les descriptions des composantes du milieu biologique ont été complétées, lorsque nécessaire, par des visites de terrain et des observations auditives et visuelles menées les 13, 14 et 15 avril 2016, dans une aire d'étude restreinte comprenant les zones directement adjacentes aux rails projetés.

Les résultats de cette compilation de données sur le milieu biologique ont été présentés, pour le STC-Ouest, dans l'addenda 2. La section qui suit complète la description de l'addenda avec des données additionnelles concernant la rivière à l'Orme, qui se trouve à Sainte-Anne-de-Bellevue.

4.2.1.1 Section 5.4.4.4 complétée : Faune aquatique

4.2.1.1.1 Ajout à la section 5.4.4.4.1 : Secteur Montréal – Rivière à l'Orme

La rivière à l'Orme, située dans le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme, à Sainte-Anne-de-Bellevue, constitue aussi un habitat du poisson, et ce, pour les espèces énumérées au **Tableau 4-2**.

Tableau 4-2 : Liste des espèces de poissons capturées dans la rivière à l'Orme entre 1928 et 2016 (MFFP, 2015)

Nom commun	Nom scientifique	Statut en vertu de la LEMV	Période de reproduction
Barbotte brune	<i>Ameiurus nebulosus</i>		15 mai au 1 ^{er} juillet
Crapet de roche	<i>Ambloplites rupestris</i>		1 ^{er} juin au 15 juillet
Meunier noir	<i>Catostomus commersonii</i>		1 ^{er} avril au 1 ^{er} juin
Épinoche à cinq épines	<i>Culaea inconstans</i>		n.d.
Méné bleu	<i>Cyprinella spiloptera</i>		n.d.
Grand brochet	<i>Esox luciu</i>		1 ^{er} avril au 1 ^{er} juin
Dard à ventre jaune	<i>Etheostoma exile</i>		n.d.
Raseux-de-terre gris	<i>Etheostoma olmstedii</i>		n.d.
Fondule barré	<i>Fundulus diaphanus</i>		15 mai au 15 août
Crapet-soleil	<i>Lepomis gibbosus</i>		15 mai au 15 juillet
Méné à nageoires rouges	<i>Luxilus cornutus</i>		15 mai au 15 juillet
Achigan à grande bouche	<i>Micropterus atherinoides</i>		1 ^{er} mai au 1 ^{er} août
Méné émeraude	<i>Notropis atherinoides</i>		15 mai au 1 ^{er} septembre
Méné jaune	<i>Notemigonus crysoleucas</i>		1 ^{er} mai au 1 ^{er} août
Méné à tache noire	<i>Notropis hudsonis</i>		n.d.
Méné paille	<i>Notropis stramineus</i>		n.d.

Nom commun	Nom scientifique	Statut en vertu de la LEMV	Période de reproduction
Perchaude	<i>Perca flavescens</i>		1 ^{er} avril au 1 ^{er} juin
Méné à grosse tête	<i>Pimephales promelas</i>		15 mai au 1 ^{er} septembre
Mulet à cornes	<i>Semotilus atromaculatus</i>		1 ^{er} mai au 1 ^{er} août

4.3 Milieu humain

Des précisions sur la description du milieu humain fournie dans l'addenda 2 ont été obtenues et sont apportées dans les sections modifiées qui suivent et remplacent les sections de même numéro fournies à l'addenda 2.

4.3.1 Section 5.5.2 révisée Aménagement du territoire

4.3.1.1 Section 5.5.2.1 révisée : Cadre administratif

Le STC-Ouest sera implanté dans deux secteurs distincts : à l'ouest et au nord de Montréal. À l'ouest, le nouveau corridor ferroviaire traversera les villes liées de Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland, Pointe-Claire et Dorval, ainsi que les arrondissements de Saint-Laurent et de Pierrefonds-Roxboro. L'aire d'étude (750 m autour du corridor ferroviaire) inclut par ailleurs les villes liées de Kirkland, Dollard-des-Ormeaux et l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Au nord de Montréal, les quatre nouveaux ponts ferroviaires enjamberont la rivière des Prairies entre Pierrefonds-Roxboro et les îles de Laval (île Bigras) et la rivière des Mille-Îles entre Laval (secteur Sainte-Dorothée et Laval sur le Lac) et Deux-Montagnes.

Par ailleurs, le projet s'implante au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) créée en 2012. Cette entité, qui regroupe 82 municipalités de la région métropolitaine, couvre 4 360 km² et regroupe une population de 3,9 millions d'habitants en 2016. Elle se compose de cinq grandes régions qui sont présentées sur la Figure 4-1. À l'échelle de la CMM, le projet traverse l'agglomération de Montréal, la MRC Laval et la Couronne Nord.

Les champs de compétence de la CMM portent entre autres sur l'aménagement du territoire, le transport et les équipements métropolitains. La CMM a adopté en 2011 un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui présente les grandes orientations en matière d'aménagement. Le PMAD doit être conforme aux orientations gouvernementales provinciales, tandis que les outils d'aménagement des municipalités doivent se conformer au PMAD, dans un objectif d'harmonisation.

Les villes et l'agglomération accueillant le projet sont ainsi parties prenantes du PMAD dont elles intègrent les orientations au sein de leurs règlements d'urbanisme.

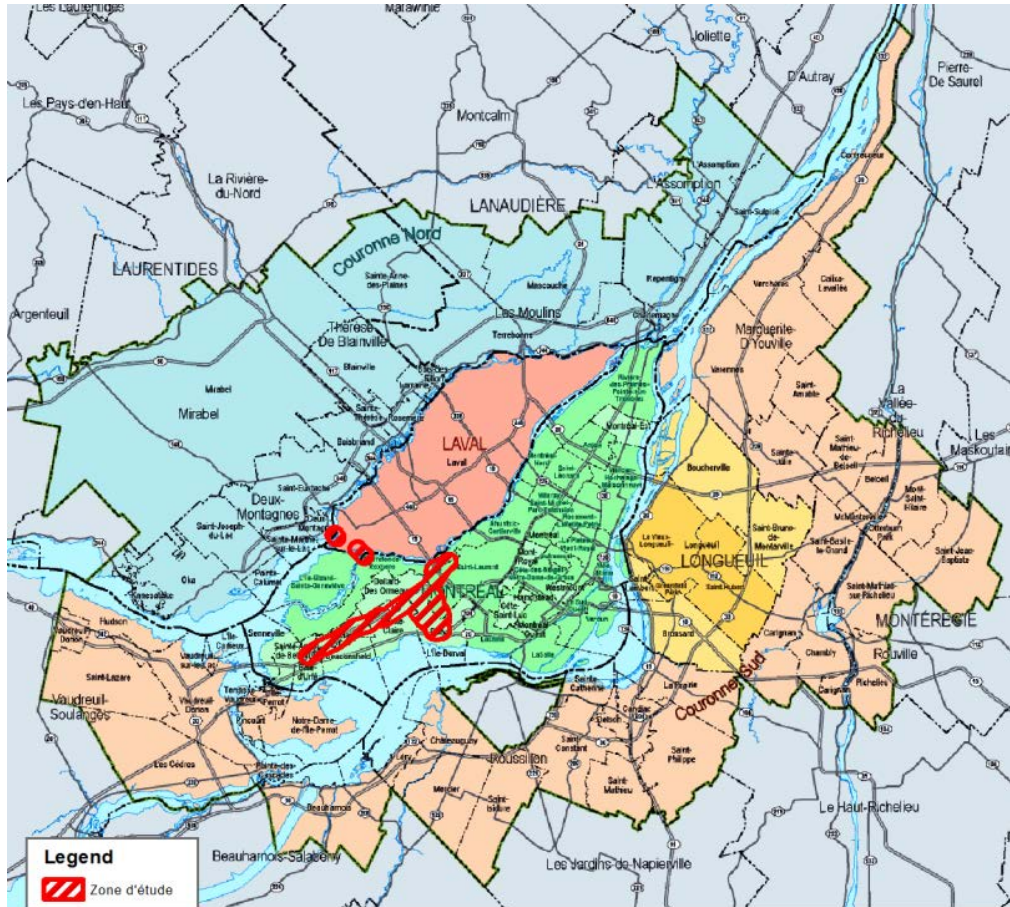


Figure 4-1 : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM, 2016)

4.3.1.1.1 Section 5.5.2.2 révisée : Orientation d'aménagement - Local

POINTE-CLAIRE

Le centre-ville de Pointe-Claire, qui accueillera la station Pointe-Claire, fait l'objet d'une planification détaillée qui vise à intégrer les principes d'aménagement mis de l'avant par le PMAD. Au niveau régional, les orientations d'aménagement définies dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal sont présentées à la Figure 4-2.

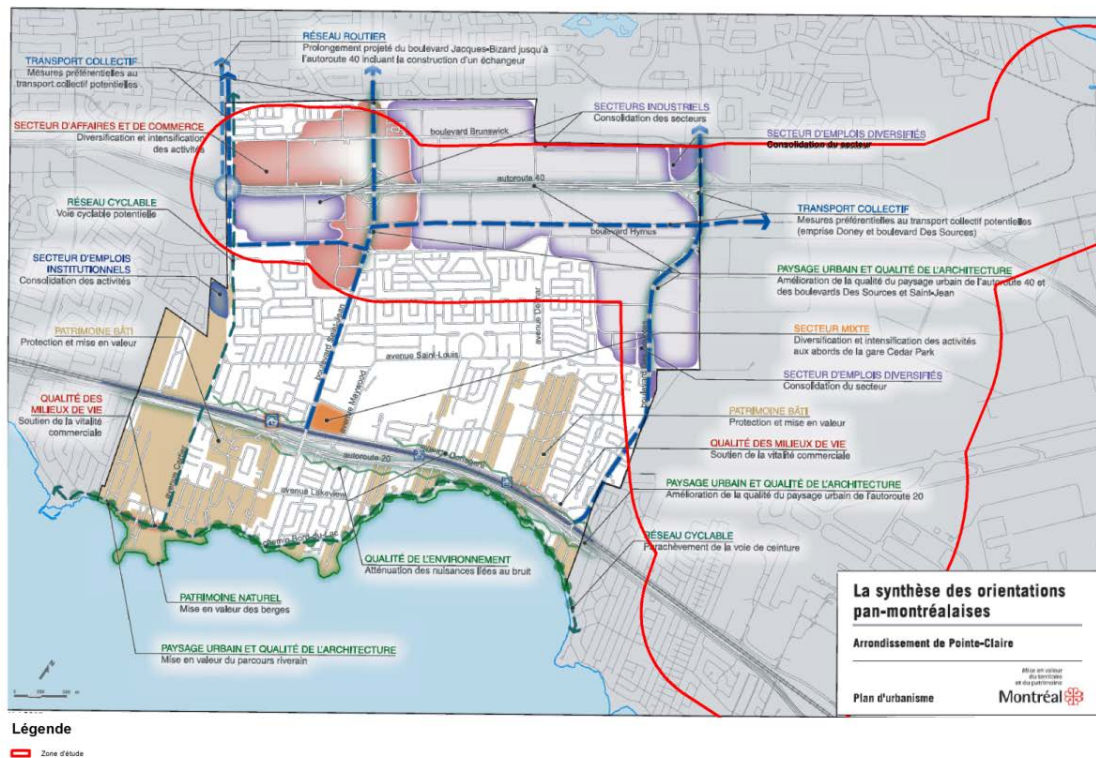


Figure 4-2 : Orientations panmontréalaises – Pointe-Claire (Ville de Montréal, 2005h)

Dans l'aire d'étude, les orientations privilégiées incluent des mesures préférentielles de transport collectif dans l'emprise Doney et sur le boulevard des Sources, la consolidation des secteurs industriels le long et au sud de l'autoroute 40, ainsi que l'intensification et la diversification des activités commerciales le long et au sud de l'autoroute 40.

La Ville de Pointe-Claire a développé un PPU en vue de préciser les orientations d'aménagement pour le centre-ville. Elle envisage l'optimisation du territoire et la reconversion des terrains sous-utilisés. En se basant sur l'approche TOD, elle envisage de valoriser plusieurs terrains sous-utilisés (dont le terminus Fairview) et immeubles vacants suite au repositionnement des structures industrielles et commerciales à l'échelle régionale et internationale.

Il est prévu de construire plus de 4 400 unités d'habitation et d'aménager 150 000 m² de superficie commerciale. Dans l'aire d'étude, cette densification se déploiera du côté sud-

ouest, de part et d'autre du boulevard Hymus, avec 1 900 unités d'habitation et 50 000 m² de superficie commerciale. Du côté nord-ouest, un cadre bâti d'usage mixte (commerces et bureaux) est proposé aux abords du terminus Fairview, ainsi que la réduction des aires de stationnement de surface et leur verdissement.

La densification de ce secteur sera considérablement accrue avec l'ajout de 2 500 unités d'habitation et 100 000 m² de superficie commerciale. La Figure 4-3 présente les terrains à redévelopper dans le centre-ville de Pointe-Claire, et la Figure 4-4, les développements envisagés. Plusieurs terrains à développer sont localisés dans l'aire d'étude du projet et sur les terrains prévus pour le corridor de Pointe-Claire; les développements prévus, de type TOD, sont cependant alignés sur les objectifs du projet de SLR.

Le PPU propose par ailleurs des aménagements en vue de favoriser la communication entre les parties nord et sud de la ville, scindées par l'autoroute 40 et reliées par le boulevard Saint-Jean, l'une des rares voies publiques les reliant. De façon générale, la présence de l'autoroute et des voies ferrées limite le déploiement d'un réseau actif continu du nord au sud de Pointe-Claire. En effet, la piste cyclable aux abords du lac Saint-Louis, intégrée au circuit de la Route verte, constitue une destination majeure pour les usagers des modes de transports actifs. Il est ainsi prévu d'aménager un passage en tunnel ou aérien pour la circulation véhiculaire locale dans l'axe de l'avenue Davis.

Le PPU prévoit un réseau cyclable, dont un nouvel axe est-ouest qui emprunterait l'ancienne emprise Doney, à la limite arrière des lots du côté nord du boulevard Hymus. Un lien cyclable est également proposé sur l'avenue Fairview comme alternative à la piste cyclable proposée le long du boulevard Jacques-Bizard.

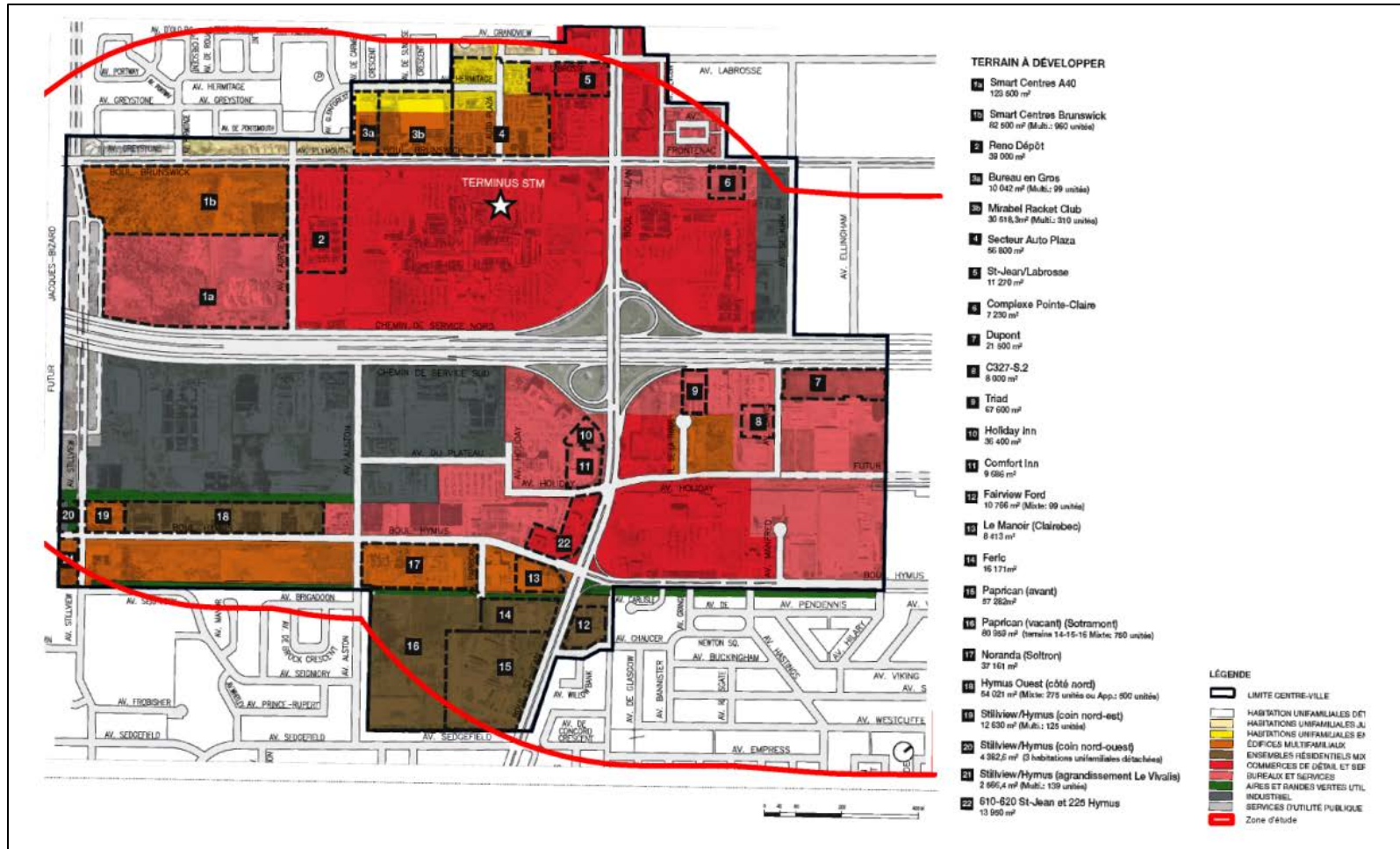


Figure 4-3 : Terrains à développer – centre-ville de Pointe-Claire (Ville de Pointe-Claire, 2012)

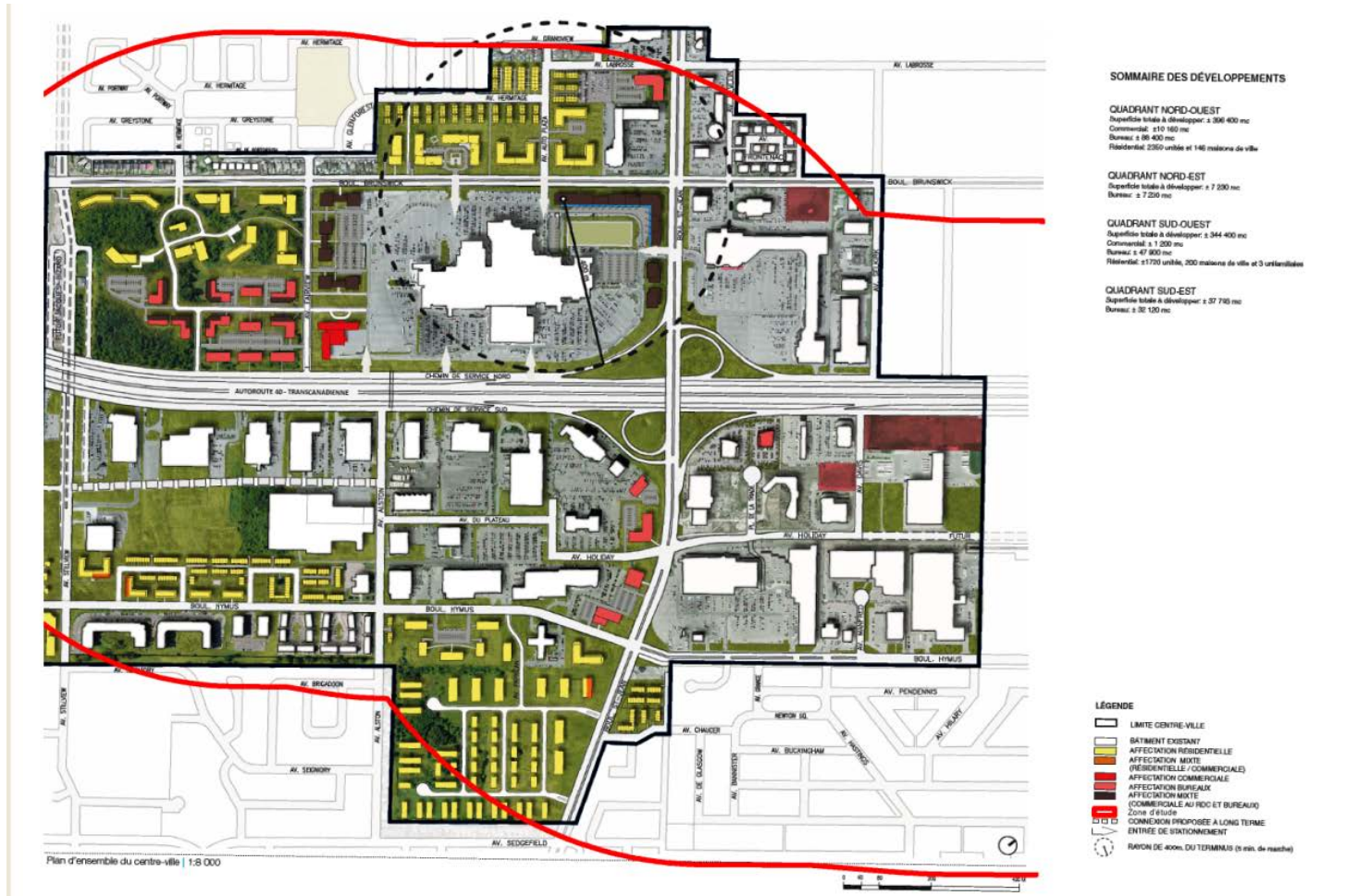


Figure 4-4 : Développements prévus – centre-ville de Pointe-Claire (Ville de Pointe-Claire, 2012)

DORVAL

En continuité avec les aménagements envisagés pour la ville de Dorval, le plan d'urbanisme de Montréal prévoit des mesures préférentielles de transport collectif dans l'emprise Doney et sur le boulevard des Sources vers le nord. La connexion de l'aéroport avec le centre-ville représente un projet prioritaire au niveau panmontréalais : dans les orientations d'aménagement des dernières années, il a cependant été envisagé sous la forme d'une navette ferroviaire le long de l'autoroute 20. La Figure 4-5 résume ces orientations.

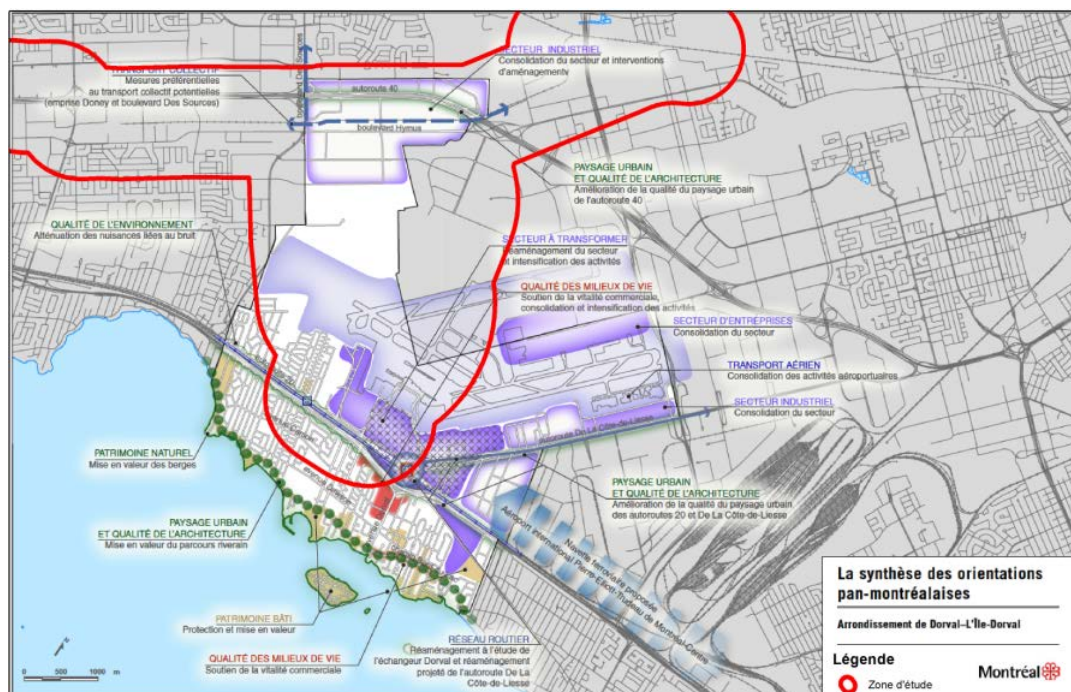


Figure 4-5 : Orientations panmontréalaises – Dorval (Ville de Montréal, 2005h)

La ville de Dorval, dans sa vision pour 2031, s'aligne sur la planification panmontréalaise et planifie un pôle intermodal (TOD) à l'intersection des autoroutes 20, de la gare Dorval, de l'aéroport et du secteur industriel à développer. Cette zone est également visée pour une densification résidentielle avec une facilitation des liens aux gares ferroviaires. Des interventions d'aménagement sont par ailleurs prévues pour la consolidation du secteur industriel le long de l'autoroute 20 et sur les terrains de l'aéroport, en favorisant entre autres un nouveau secteur d'entreprises à proximité du terrain de golf Dorval. Ces développements sont planifiés de concert avec le Technoparc Saint-Laurent, où des investissements d'importance liés à l'aéronautique, les technologies propres et de l'information, de même que les sciences de la vie, sont privilégiés. Par ailleurs, l'arrivée de nouvelles entreprises

encouragera le renouvellement de certains secteurs, notamment celui situé entre les autoroutes 20 et 520, occupé par des entreprises vieillissantes et des terrains vacants. L'aire TOD envisagée est présentée à la Figure 4-6.

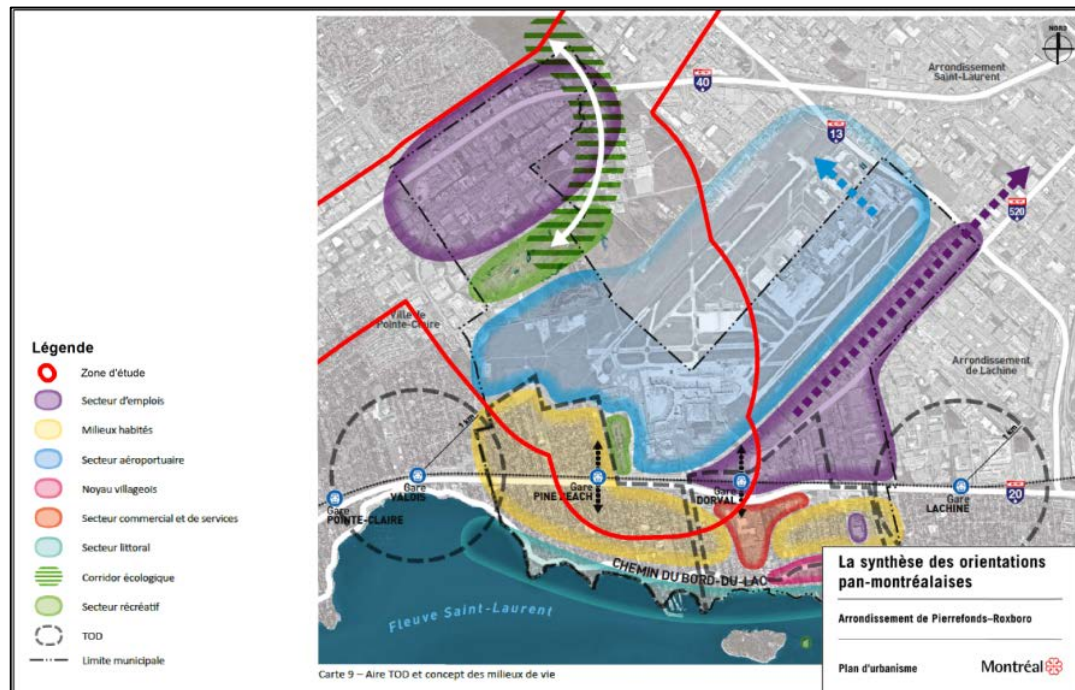


Figure 4-6 : Concept de l'aire TOD – Dorval (Ville de Dorval, 2015)

Cette figure présente huit (8) secteurs de planification territoriale aux caractéristiques particulières, mettant l'accent sur les secteurs d'emploi aux abords des autoroutes 13, 40, 20 et 520; les milieux habités; le secteur aéroportuaire pour lequel un renouvellement est envisagé dans le secteur des autoroutes 13 et 520 et les secteurs récréatifs représentés par le golf Dorval.

SAINT-LAURENT

Le PPU du Technoparc Saint-Laurent

Le Technoparc Saint-Laurent, situé à l'intérieur de l'aire d'étude, fait l'objet d'un PPU visant à privilégier sa vocation axée sur la recherche et le développement, tout en restreignant les activités industrielles polluantes ou générant peu d'emplois.

D'une superficie approximative de 415 hectares, le territoire visé par le PPU est délimité par l'autoroute 40 au nord, l'autoroute Chomedey (A-13) à l'est, le territoire de l'aéroport international Montréal-Trudeau au sud et les limites de l'arrondissement à l'ouest. Plusieurs orientations sont envisagées par le PPU; celles qui sont relatives à l'aménagement, à la protection et à l'occupation de ce territoire, ainsi qu'à l'accessibilité sont les suivantes :

- Établir un partenariat avec le CN dans le but de favoriser le démantèlement des voies ferrées sur le site afin d'acquérir les espaces et de les remettre en développement;
- Améliorer la desserte du Technoparc depuis les stations de métro et les gares de train et consolider la gestion des déplacements des employés;
- Assurer la protection des marais existants dans la partie sud-ouest du Technoparc en maintenant le zonage « Parc et espace vert » et aménager les lieux de manière à limiter les interventions.

La Figure 4-7 présente le territoire du PPU du Technoparc.

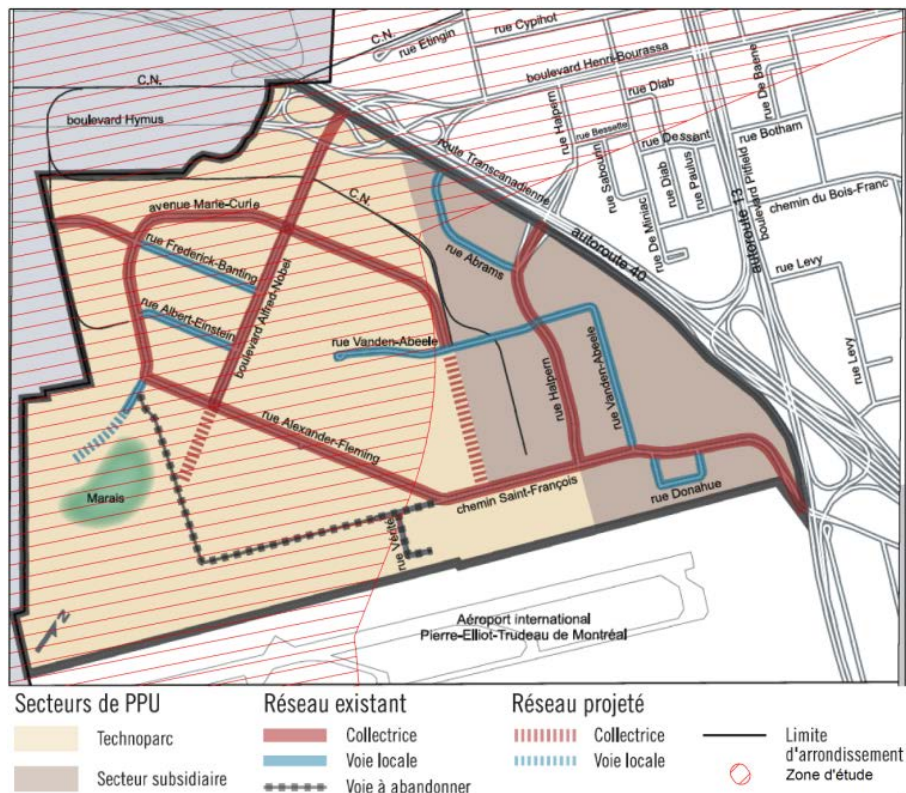


Figure 4-7 : PPU du Technoparc Saint-Laurent (Ville de Montréal, 2005h)

Section ajoutée : Le projet de l'éco-campus Hubert Reeves

Le Technoparc Saint-Laurent prévoit le développement de l'éco-campus Hubert Reeves à l'angle de la rue Alexander-Fleming et du boulevard Nobel, sur une superficie de 20 hectares. L'éco-campus sera dédié aux entreprises en recherche et développement, actives dans le secteur des technologies propres. Le projet prévoit 70 000 m² d'espaces à bureau et d'ateliers répartis dans six à huit bâtiments. Plus de la moitié du site vise la protection de la biodiversité et du paysage.

Un bâtiment signalétique comprenant une tour d'observation est prévu à l'entrée de l'éco-campus. Fermant la perspective de l'axe du boulevard Alfred- Nobel, ce pavillon pourrait abriter conjointement les installations administratives de Technoparc Saint-Laurent, ainsi que celles du parc-nature des Sources (aire d'accueil, centre d'interprétation, etc.) et offrir un point de vue unique à la fois sur le campus et sur l'aéroport.



Figure 4-8 : Plan d'ensemble de l'éco-campus Hubert Reeves

La nouvelle programmation du site vise la restauration et la protection d'un milieu présentant une valeur écologique importante, d'une superficie de 10 hectares. Le plan d'ensemble assure la pérennité des milieux humides et naturels, soit le marais, le marécage, les boisés et les lisières champêtres. L'éco-campus veut mettre en valeur le paysage de la ville et de ses repères. Le patrimoine naturel du site fait partie d'un réseau de sites écologiques dont les composantes sont reliées entre elles par une série de corridors verts, accentués par la présence d'un ruisseau. En effet, l'écosystème préservé de l'éco-campus, auquel se joint celui du futur parc-nature des Sources adjacent, participe à la consolidation du corridor écoforestier de la coulée verte du ruisseau Bertrand. La poursuite de ces corridors au-delà de la zone environnementale permettrait d'enrichir les écosystèmes en place. L'approche privilégiée empêche le morcellement et la fragmentation de la faune et de la flore et ainsi, préserve la vitalité des espèces. Afin d'éviter toute rupture des corridors écologiques existants ou créés, le développement proposé du Technoparc s'implante en périphérie. Là où des routes traversent un territoire, la continuité des milieux écologiques est assurée par des stratégies de ponceaux/caniveaux et l'aménagement de strates végétales sur différents niveaux.

4.3.2 **Section 5.5.3 révisée : Utilisation du territoire**

La CMM définit onze catégories d'utilisation du sol sur l'ensemble de son territoire. Dans l'aire d'étude élargie, dix de ces catégories sont représentées. En effet, le projet n'affectera aucun territoire agricole.

Sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, le tracé aérien desservira cinq nouvelles stations qui seront pourvues d'aires de stationnement incitatif. La station Sainte-Anne-de-Bellevue se trouve dans un secteur d'affectation industrielle en transition, comme l'indique le PPU proposé du quartier l'Anse-à-l'Orme, qui envisage une affectation parc. Ce secteur est caractérisé par un marécage arborescent localisé dans un secteur en conservation. L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue traverse également un secteur d'affectation résidentielle avec les résidences les plus proches situées à 38 m de l'autoroute et du tracé envisagé. La station Kirkland est dans un secteur d'activités diversifiées. La station Pointe-Claire sera localisée sur un terrain vacant d'affectation activités diversifiées.

Entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le corridor Doney existant (au sud de l'autoroute 40 à la hauteur de l'avenue Holiday à Pointe-Claire), le tracé de l'ouest emprunte la voie de desserte sud de l'autoroute 40 d'affectation grande emprise ou grande infrastructure publique. Tout le long du corridor ouest, le tracé longe des secteurs industriels et d'activités diversifiées. Les zones résidentielles les plus proches de la ligne se trouvent aux alentours de la rue Jean-Yves, de part et d'autre de l'autoroute 40.

Il faut noter que, entre l'avenue Davis et l'autoroute 13, le tracé restera dans l'emprise ferroviaire existante (Doney).



Photographie 4-1 : Fin de la voie ferrée dans l'emprise Doney (hauteur rue Davis)

L'option 2B de l'antenne Aéroport traverse des espaces d'affectation grande emprise ou grande infrastructure publique, poursuit dans la zone industrielle du Technoparc et passe sous un espace de conservation avant d'atteindre les terrains de l'aéroport.

Le long de l'antenne Deux-Montagnes, le premier pont à construire sur la rivière des Prairies relie Montréal à l'île Bigras (Laval). Du côté de Montréal, les berges sont occupées par les rapides du Cheval Blanc d'affectation parc ou espace vert d'une part et une zone résidentielle d'autre part. Du côté de l'île Bigras, le pont traverse essentiellement une zone résidentielle. Le second pont sur la rivière des Prairies longe une zone résidentielle des deux côtés de la rivière (Laval). De façon générale, la construction des ponts exigera une sortie de l'emprise ferroviaire existante.



Photographie 4-2 : Secteur résidentiel sur l'île Bigras – Chemin du bord de l'eau (pont 1 sur la rivière des Prairies)

Le premier pont à construire sur la rivière des Mille-Îles est localisé du côté lavallois, entre une zone résidentielle et le club de golf Laval-sur-le-Lac, qui est d'affectation parc et espace vert. Le pont passera ensuite sur l'île Boisée, qui a une affectation grande emprise ou grande infrastructure publique. Le second pont relie l'île Boisée et Deux-Montagnes, où il arrive dans une zone d'affectation résidentielle.



Photographie 4-3 : Secteur résidentiel à Laval (pont 1 rivière des Milles-Îles)



Photographie 4-4 : Secteur résidentiel à Deux-Montagnes (pont 2 rivière des Milles-Îles)

La carte 14 donne les détails de l'utilisation du sol dans l'aire d'étude élargie.

4.3.3 **Section 5.5.4 révisée : Acquisition de terrains**

Plusieurs terrains pourraient être affectés par la réalisation du projet. Les travaux requérant des acquisitions de terrains sont les suivants :

- Aménagement de la voie du SLR (hors emprise);
- Aménagement de l'emprise existante;
- Rehaussement de la voie du chemin de fer (viaduc);
- Abaissement de la chaussée;
- Réalignement de la route;
- Déviation de la caténaire (marge de recul minimale de 10 m);
- Aménagement de chemins d'accès;
- Construction de murs de soutènement;
- Aménagement de stationnements incitatifs et d'arrêts d'autobus;
- Travaux de construction.

En vue de faciliter la réalisation du projet, des réserves foncières ont été effectuées sur les terrains susceptibles d'être touchés. Ces transactions foncières sont les suivantes :

- Acquisition totale du terrain ;
- Acquisition partielle du terrain;
- Acquisition d'une servitude permanente;
- Acquisition d'une servitude de construction;
- Acquisition d'une servitude de tréfonds (tranchées et tunnels).

Il faut mentionner que la liste des terrains affectés est encore préliminaire et sujette à changement en fonction du détail de l'alignement de la voie pour les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport ainsi que des options retenues pour certains travaux pour l'antenne Deux-Montagnes. Les cartes 15A, 15B, 15C et 15D présentent les lots potentiellement affectés dans l'aire d'étude élargie.

Pour l'ensemble du projet, peu d'acquisitions totales sont prévues; la majorité des terrains visés fera l'objet d'une acquisition partielle ou d'une servitude (permanente ou de construction). Pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, les terrains affectés sont majoritairement situés en zone industrielle. Ces terrains correspondent dans plusieurs cas aux terrains visés pour un redéveloppement par le PPU du centre-ville de Pointe-Claire, notamment entre l'avenue Stillview et l'avenue Doyon. Pour cette desserte, quelques acquisitions seront nécessaires dans l'embranchement Doney.

L'antenne Aéroport impliquerait des acquisitions partielles pour un secteur industriel pour l'option 1A, incluant le terrain du golf Dorval (affectation parc et espace vert). Les options 1B et 2 de l'antenne Aéroport impliqueraient majoritairement des acquisitions de servitude de passage. Les lots affectés par l'option 2B sont encore à l'étude au moment du dépôt de l'addenda 3.

Sur l'antenne Deux-Montagnes, la construction des ponts nécessitera l'acquisition de servitudes de passage, des acquisitions partielles et totales en zone résidentielle sur l'île Bigras et à Laval dans le secteur Sainte-Dorothée – Laval-sur-le-Lac.

4.3.4 Activités récréotouristiques

Suite à l'amorce des rencontres et présentation avec certaines parties prenantes, les informations suivantes sur les activités récréotouristiques présentes ou en développement dans l'aire d'étude ont été mises à jour.

4.3.4.1 Section 5.5.7.1 révisée *Parcs et espaces verts*

La carte 16B présente les parcs de l'île de Montréal. Les parcs suivants se trouvent dans l'aire d'étude de l'antenne Deux-Montagnes :

- Parc du Bois-de-Liesse;
- Parc du Bois-de-Saraguay;
- Parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc;

Sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, on retrouve les grands parcs suivants, qui se retrouvent dans la zone d'étude sans toutefois être affectés par le tracé :

- Parc nature de l'Anse-à-l'Orme;
- Parc Angell Woods.

Les parcs municipaux suivants se retrouvent dans la zone d'étude sans toutefois être affectés par le tracé :

- Le parc des Bénévoles à Kirkland;
- Le parc l'Hermitage;
- Le parc Northview.

L'option 1A antenne de l'aéroport longe le golf de Dorval et traverse le parc Westwood. Le parc du Voyageur se retrouve également dans la zone d'étude.

4.3.5 Climat sonore et vibrations

Des visites repérage ont été entreprises le long du tracé du REM afin d'identifier avec plus de précision les récepteurs sensibles en vue de planifier les relevés qui seront réalisés au cours des prochains mois. Les sections suivantes ont par conséquent été mises à jour.

4.3.5.1 Section 5.5.8.2 révisée : Les vibrations

Cette section présente des considérations en rapport avec les vibrations causées par le projet de SLR sur les trois antennes. Ces considérations sont basées sur les chapitres 7 à 13 du manuel d'orientation *FTA Guidance Manual for Transit Noise and Vibration Impact Assessment* (HMMH, 2006).

La gêne occasionnée par les vibrations causées par un système de transport est généralement fonction du niveau de vibration et de la fréquence de vibration. Il est intuitif que lorsque beaucoup moins d'événements auront lieu chaque jour, des niveaux de vibration plus élevés soient nécessaires pour évoquer la même réponse de la communauté. Les événements fréquents sont définis comme plus de 70 événements par jour; les événements occasionnels varient entre 30 et 70 événements par jour; et les événements peu fréquents comptent pour moins de 30 événements par jour. Dans le cadre de ce projet, la fréquence de passage du SLR pourra être qualifiée de fréquente, en particulier sur l'antenne Deux-Montagnes, à occasionnelle.

Les critères de vibrations au sol acceptables sont exprimés en mm/sec rms et rassemblés dans le Tableau 4-3.

Tableau 4-3 : Critères d'Impact de vibrations au sol (GBV) acceptables

Catégorie d'usage du terrain	Niveau d'impact GBV (mm/s rms)		
	Événements fréquents (mm/s)	Événements occasionnels	Événements peu fréquents
Bâtiments dans lesquels les vibrations pourraient interférer avec les opérations	0,045*	0,045*	0,045*
Résidences et bâtiments dans lesquels les personnes dorment	0,1	0,14	0,25
Terrain institutionnel avec une utilisation principalement diurne	0,14	0,2	0,36

* Cette limite de critère est basée sur les niveaux qui sont acceptables pour les équipements les plus modérément sensibles tels que les microscopes optiques. Les activités de fabrication ou de recherche sensibles aux vibrations nécessiteront une évaluation détaillée pour définir les niveaux de vibration acceptables. Assurer des niveaux de vibration inférieurs dans un bâtiment nécessite souvent la conception spéciale des systèmes de CVC et de planchers raidis.

Un facteur non inclus dans les critères du Tableau 4-3 est la façon de comptabiliser les vibrations existantes. Dans la plupart des cas, l'environnement actuel ne contient pas de vibrations perceptibles. Dans le cadre du projet de REM, il existe une vibration préexistante due au trafic ferroviaire existant, en particulier sur l'antenne Deux-Montagnes. Les activités aéroportuaires ne provoquent généralement pas de vibrations, seulement du bruit. Il s'agit donc d'estimer la différence de niveau de vibration entre le REM et le train de banlieue sur cette antenne. Il est attendu que cette différence sera mineure.

Par ailleurs, certains instruments de contrôle des activités aéroportuaires peuvent être extrêmement sensibles aux vibrations. Une attention particulière devra être portée à cet enjeu lorsque le tracé final retenu autour de l'aéroport sera établi.

Certaines installations industrielles ou commerciales adjacentes à la ligne pourraient être sensibles aux vibrations transmises par le sol. Ces sites sont présentement à être identifiés et feront l'objet d'une campagne de caractérisation du niveau de vibration existant au cours des prochains mois.

4.3.5.1.1 Section 5.5.8.2.1 révisée : Antenne Deux-Montagnes

Les vibrations du sol générées par un véhicule ferroviaire dépendent de la masse du véhicule, de sa vitesse et de son type de suspension. Il est raisonnable de faire l'hypothèse que la suspension du SLR sera au moins aussi performante que celle des MR-90, plus âgés. De plus, le SLR sera plus léger et circulera à une vitesse inférieure par rapport aux trains actuels. À vide, le nouveau véhicule pèsera 10 tonnes à l'essieu, et le véhicule actuel pèse 14,3 tonnes à l'essieu. En charge normale, le nouveau véhicule pèsera 12,7 tonnes à l'essieu, et le véhicule actuel

pèse 18 tonnes à l'essieu. Leur vitesse maximale respective est de 100 km / h pour la LRT et 109 km / h pour les trains plus âgés. Cela se traduit par une réduction estimée à 4 à 5 dB de vibration dans le sol. Ainsi, on estime que la nouvelle ligne produira des niveaux de vibration au sol inférieurs à ceux de la ligne actuelle.

Il est possible que certaines des opérations industrielles ou commerciales adjacentes à la ligne puissent être sensibles aux vibrations transmises par le sol. Néanmoins, comme ces opérations sont déjà près de la ligne existante, et que l'on estime que les vibrations seront réduites, il est peu probable que le projet cause des préoccupations

4.3.5.1.2 Section 5.5.8.2.2 révisée : Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

L'Administration fédérale du transport américaine (FTA, Federal Transport Administration) utilise une distance de dépistage (FTA, 2016) considérant un facteur de sécurité de 5 dB pour identifier les domaines de préoccupation pour les vibrations du sol. La distance recommandée entre une zone résidentielle et les voies du REM est de 150 pieds ou 46 m. Il y a deux à trois maisons sur l'autoroute 40 à l'ouest du chemin de L'Anse-à-l'Orme qui sont à 38 m des voies aériennes (viaduc). Ces maisons sont les plus proches des voies le long de l'autoroute 40 (Figure 4-9).

Étant donné que les calculs de la FTA indiquent de soustraire 10 dB (FTA, 2016) pour les structures élevées par rapport aux traverses et ballasts au sol, il est peu probable que les vibrations du sol causent une préoccupation pour ces résidences.

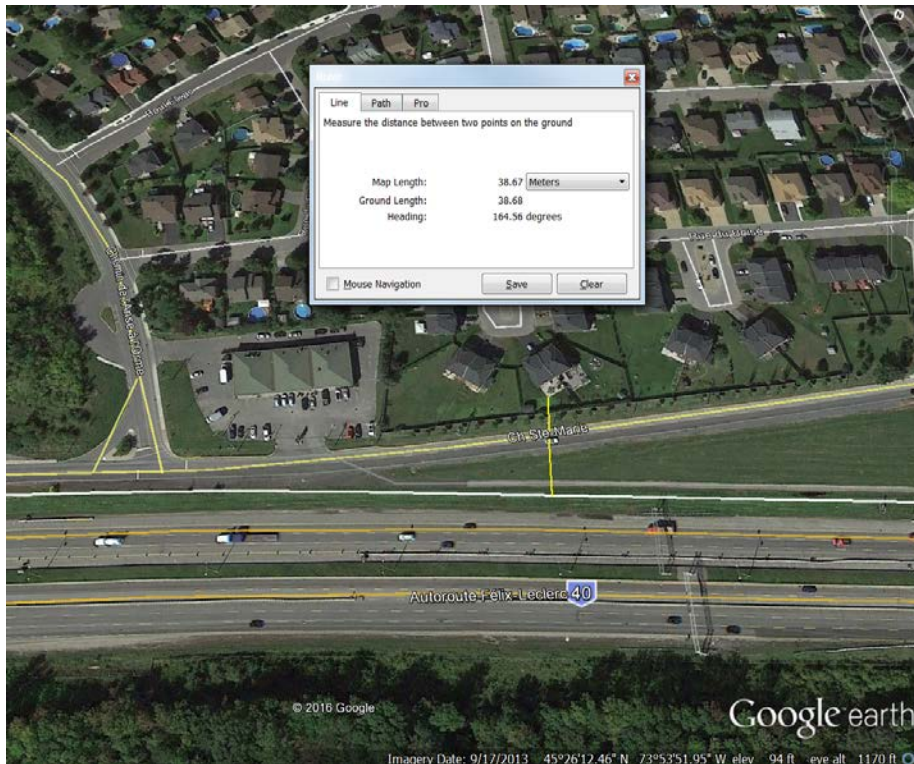


Figure 4-9 : Emplacement des maisons à 38 m des voies aériennes

Néanmoins, étant donné que la plus longue portion de la ligne sera en viaduc aérien (élevée), avec pour conséquence des vibrations au sol inférieures, la probabilité de préoccupations ou d'impact est réduite. Ces problèmes éventuels seront abordés cas par cas. Dans la plupart des cas, il est possible d'isoler l'équipement sensible aux vibrations, par exemple les microscopes électroniques.

4.3.5.1.3 Section 5.5.8.2.3 révisée : Antenne de l'aéroport

L'Administration fédérale du transport américaine (FTA, Federal Transport Administration) utilise une distance de dépistage (FTA, 2016) considérant un facteur de sécurité de 5 dB pour identifier les domaines de préoccupation pour les vibrations du sol. La distance recommandée entre une zone résidentielle et les voies d'un SLR est de 150 pieds ou 46 m, ce qui est applicable à un SLR fonctionnant en mode souterrain. Comme la maison la plus proche est à 50 m des voies ferrées, et à probablement au moins 5 m à la verticale, il est peu probable que les vibrations du sol soient une source de préoccupation pour ces résidences.

Il est possible que les vibrations puissent voyager à travers le sol et être ressenties à l'intérieur des maisons. Bien que la distance entre les voies et les résidences soit assez grande pour que cela ne se produise pas, cette possibilité devra être étudiée lors de la conception de sorte que les rails puissent être montés sur un système d'isolation vibratoire approprié si nécessaire.

Il est possible que certaines des opérations industrielles ou commerciales adjacentes à la ligne, dont certaines opérations d'ADM, puissent être sensibles aux vibrations transmises par le sol. Ces opérations sont en cours d'identification et feront l'objet d'une évaluation complète de l'impact. Ces problèmes éventuels seront abordés cas par cas. Dans la plupart des cas, il est possible d'isoler l'équipement sensible aux vibrations, par exemple les microscopes électroniques.

4.3.6 Patrimoine culturel et archéologique

4.3.6.1 Patrimoine culturel

Suite à l'obtention de données additionnelles par les différentes municipalités et autorités concernées consultées dans le cadre de l'étude d'impact du REM, les sections qui suivent, qui ont été présentées dans l'addenda 3, ont été bonifiées. Les sections suivantes devraient donc être utilisées en remplacement des sections présentées dans l'addenda 2.

4.3.6.1.1 Section 5.5.9.1.1 bonifiée : Bâtiments et sites patrimoniaux

SAINT-LAURENT

Les ensembles urbains d'intérêt dans l'arrondissement Saint-Laurent sont localisés en dehors de l'aire d'étude, comme illustré à la Figure 4-10.

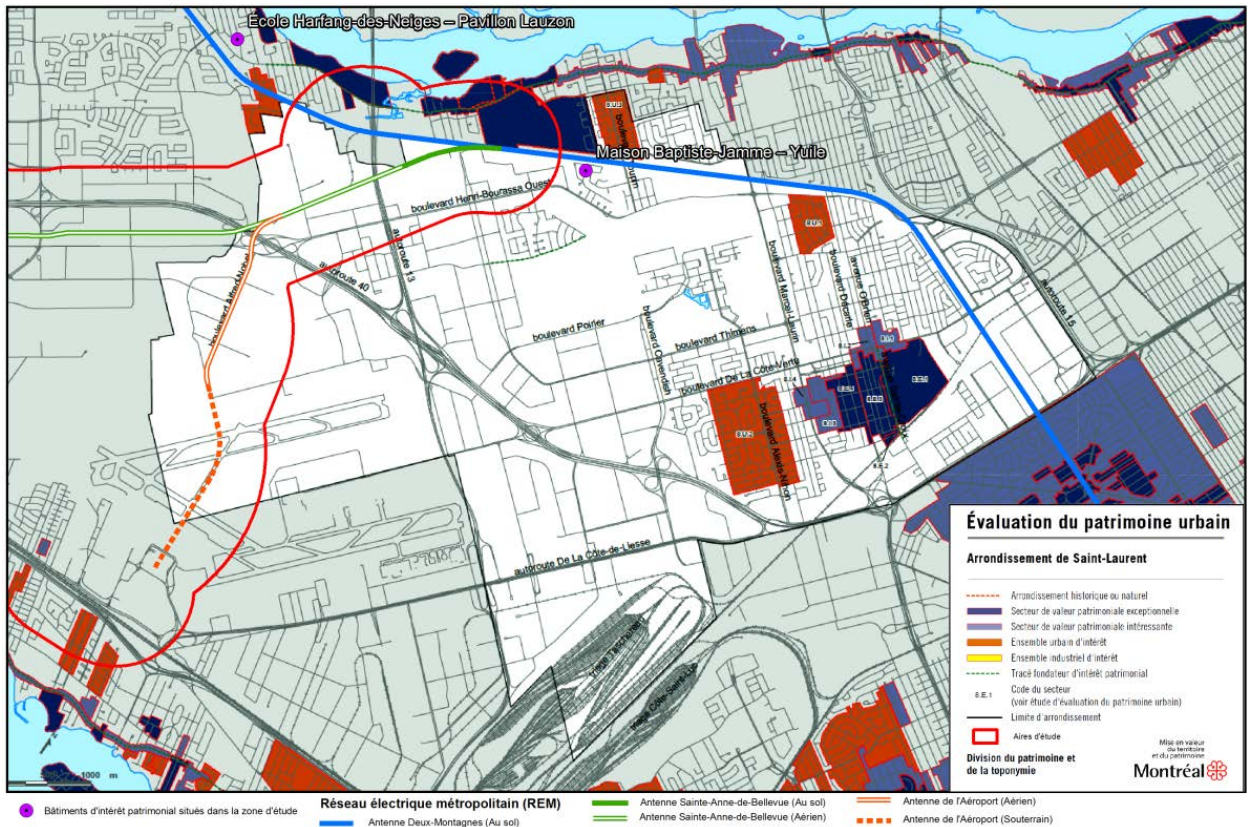


Figure 4-10 : Patrimoine urbain – Arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal, 2005g)

Bien qu'elle ne se trouve pas dans l'aire d'étude, la maison Baptiste-Jamme-Yuile (3766, rue Saint-Charles), un édifice privé, est située à proximité de la zone.

DOLLAR-DES-ORMEAUX – ROXBORO

Bien qu'ils ne soient pas situés dans l'aire d'étude, le plan d'urbanisme de Montréal (Ville de Montréal, 2004) identifie des bâtiments d'intérêt patrimonial à proximité du tracé de l'antenne Deux-Montagnes. Ces propriétés, dont aucune ne sera affectée directement par le projet, sont les suivantes :

- École Lalande (50, 3^e Avenue Sud);
- École Socrates III (3 11^e Rue);
- Bâtiment privé (11131 rue Meighen).

PIERREFONDS-SENNEVILLE

Bien qu'ils ne soient pas situés dans l'aire d'étude, le plan d'urbanisme de Montréal (Montréal, 2004) identifie des bâtiments d'intérêt patrimonial à proximité du tracé de l'antenne Deux-Montagnes. Ces propriétés, dont aucune ne sera affectée directement par le projet, sont les suivantes :

- Église Marie-Reine-de-la-Croix (11075 boulevard Gouin Ouest);
- École Harfang-des-Neiges, pavillon Lauzon (4770 rue Pierre-Lauzon);
- Riverdale High School (5060 boulevard des Sources);
- Édifice privé (10412 boulevard Gouin Ouest).

DEUX-MONTAGNES

Bien que le territoire de la ville de Deux-Montagnes ne fasse pas partie intégrante de la zone d'étude, deux bâtiments d'intérêt patrimonial sont situés le long du tracé :

- Petite École Jaune (1304 chemin d'Oka);
- Édifice privé (1201 chemin d'Oka); cette propriété sera d'ailleurs directement affectée par le projet, comme sa bordure nord, qui longe un stationnement, fera l'objet d'une demande de servitude.

La rive de la rivière des Mille-Îles, qui représente la zone d'étude du projet sur le territoire de Deux-Montagnes, fait partie d'un ensemble identifié par la Ville comme une ancienne zone de villégiature représentant un intérêt culturel et patrimonial (MRC Deux-Montagnes, 2007).

4.3.6.2 Section 5.5.9.2 révisée : Patrimoine archéologique et historique

Les informations consignées dans cette sous-section proviennent principalement des guides d'évaluation du patrimoine urbain pour les municipalités de Montréal, Laval, Saint-Eustache, Deux-Montagnes ainsi que dans certains arrondissements et villes liées à l'île de Montréal (Pointe-Claire, Saint-Laurent, Pierrefonds-Roxboro, Dollard-des-Ormeaux et Dorval), ainsi que du Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal. D'autres sources incluent *l'Étude de potentiel archéologique – étude d'impact sur l'environnement – implantation d'un système léger sur rail (SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville (Montréal))* (Tecsult, 2003) ainsi que *l'Étude de potentiel archéologique – système léger sur rail de l'Ouest* (Archéotech inc., 2013) et le rapport *Système de transport collectif électrique, axe A-10-centre-ville de Montréal – Identification des contraintes archéologiques et détermination des mesures d'atténuation*

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

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

4.3.6.2.1 Nouvelle section 5.5.9.2.7 : Laval

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

4.3.6.2.2 Nouvelle section 5.5.9.2.8 : Deux-Montagnes

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

4.3.7 Nouvelle section 5.5.11 : Milieu autochtone

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

4.3.7.1 Première Nation Mohawk de Kanesatake

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

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

4.3.7.2 Survol historique

4.3.7.2.1 Pré-contact européen

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

4.3.7.2.2 Post-contact européen

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

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

4.3.7.2.3 Crise d'Oka

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

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

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

4.3.7.2.4 Nouvelle entente

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

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

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

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

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

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

4.3.7.3 Structure de gouvernance

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

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

4.3.7.4 Services et entreprises

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

- Un service policier;

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

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

4.3.7.5 Territoires de Kanesatake

Le territoire traditionnel cité par les trois communautés mohawks dans leur revendication territoriale de 1975 s'étend de l'est de l'Ontario à la vallée du Saint-Laurent (SIDAIT, 2016). La communauté de Kanesatake actuelle occupe une superficie de 11,9 km² enclavée dans le territoire de la municipalité d'Oka, dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Deux Montagnes (Affaires autochtones et du Nord Canada, 2009). Ces terres, qui ne représentent pas des réserves officielles, sont constituées de plusieurs parcelles agencées dans le même secteur, et illustrées à la carte 5.1.

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



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

Kanesatake détient aussi des terres de réserve (65 km² - réserve indienne Doncaster 17), localisées à l'ouest du parc régional de la forêt Ouareau, au nord-est de Sainte-Agathe-des-Monts dans la région administrative des Laurentides (Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2015) (Geodata US, 2016). Cette réserve représente une propriété conjointe des Nations mohawks de Kanesatake et Kahnawake, où les deux Nations ont des droits exclusifs. Ces terres sont illustrées à la carte 5.2, présentée ci-dessous.



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

4.3.7.5.1 Revendications territoriales

Le Conseil de bande de Kanesatake maintient l'esprit de sa revendication globale sur un territoire traditionnel de 420 km² environ, territoire qui correspond à la Seigneurie des Deux-Montagnes, entre Saint-Placide, Saint-Eustache et Mirabel au nord. Bien que la revendication territoriale globale pour l'ensemble du territoire de la Seigneurie ait été rejetée plusieurs fois à partir des années 1970, citant un manque de démonstration d'une « occupation traditionnelle » à l'est de l'Ontario et dans la vallée du St-Laurent (SIDAIT, 2016), Kanesatake poursuit ses négociations avec le gouvernement fédéral pour la résolution d'une revendication particulière, dont les résolutions sont des compensations financières visant des terrains spécifiques.

La négociation entamée en 2010 entre le gouvernement fédéral et Kanesatake en lien avec la revendication particulière de la communauté vise essentiellement la compensation financière de la Nation pour des terres promises par l'ordre des Sulpiciens, à qui les terres avaient été cédées par la Couronne de France en 1717 (Trudel, 2009), qui n'ont jamais été données aux Mohawks. En 2008, le gouvernement fédéral a reconnu son erreur fiduciaire dans l'autorisation historique donnée aux Sulpiciens de vendre les terres qui devaient être remises aux Mohawks (Trudel, 2009) (Radio-Canada, 2011).

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

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

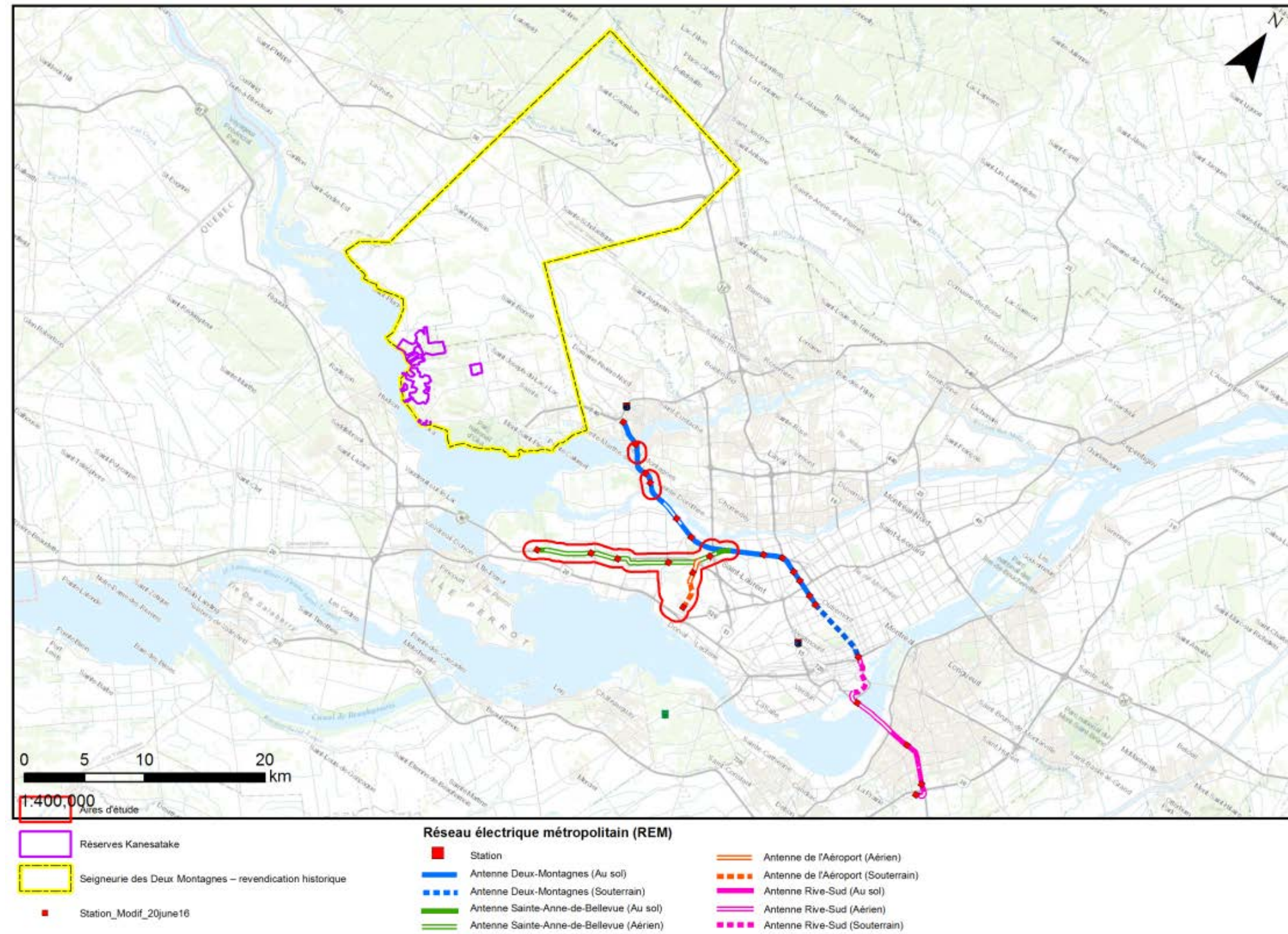


Figure 4-13 : Territoire de la revendication particulière de Kanesatake et parcelles de réserves (Mémoire du Québec, 2015)

4.3.7.5.2 Préoccupations courantes de la communauté

SANTÉ

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

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

GESTION DU TERRITOIRE

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

TENSIONS AVEC LE MILIEU NON AUTOCHTONE

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

4.3.7.5.3 Conclusion

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

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

4.3.7.6 Première Nation Mohawk de Kahnawake

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

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

4.3.7.6.1 Survol historique

PRÉ-CONTACT EUROPÉEN

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

POST-CONTACT EUROPÉEN

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

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

1.1.1.1.1.1 CRISE D'OKA

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

4.3.7.6.2 Structure de gouvernance

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

4.3.7.6.3 Services et entreprises

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

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

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

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

4.3.7.6.4 Territoires de Kahnawake

Tel que mentionné dans le profil de la nation de Kanesatake, la Nation mohawk considère la vallée du Saint-Laurent comme son territoire traditionnel. La communauté occupe une réserve de 50 km² localisée entre Châteauguay, Saint-Isidore, Saint-Constant Sainte-Catherine en Montérégie. Bien que cette réserve soit enclavée dans la MRC de Roussillon et dans le territoire de la CMM, elle ne fait partie d'aucune de ces entités administratives. La Figure 4-11 présente les terres de réserve de Kahnawake.

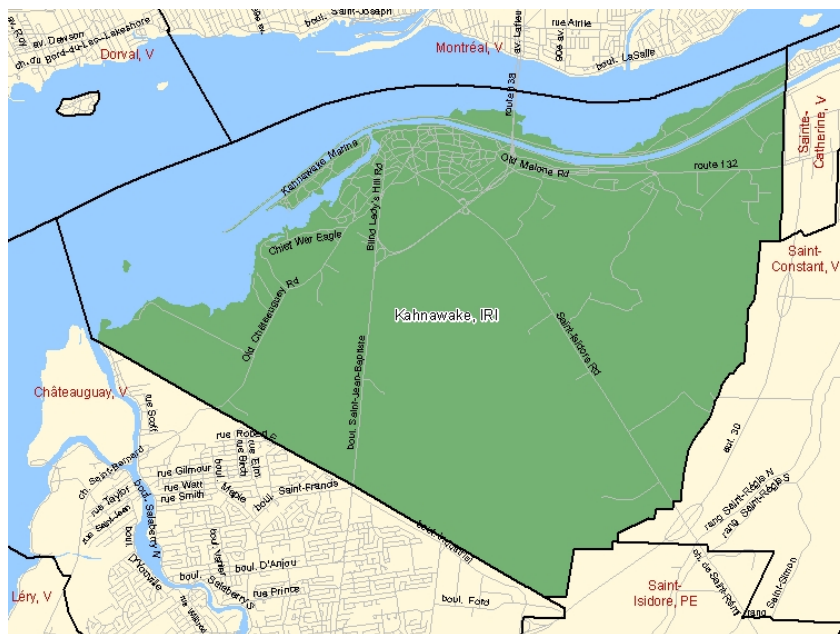


Figure 4-14 : Terres de réserve de Kahnawake (SC, 2011b).

Tel que mentionné précédemment, la Première Nation détient également la réserve Doncaster no 17, dans les Basses-Laurentides, où elle détient des droits exclusifs conjoints avec Kanesatake.

4.3.7.6.5 Revendications territoriales

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

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

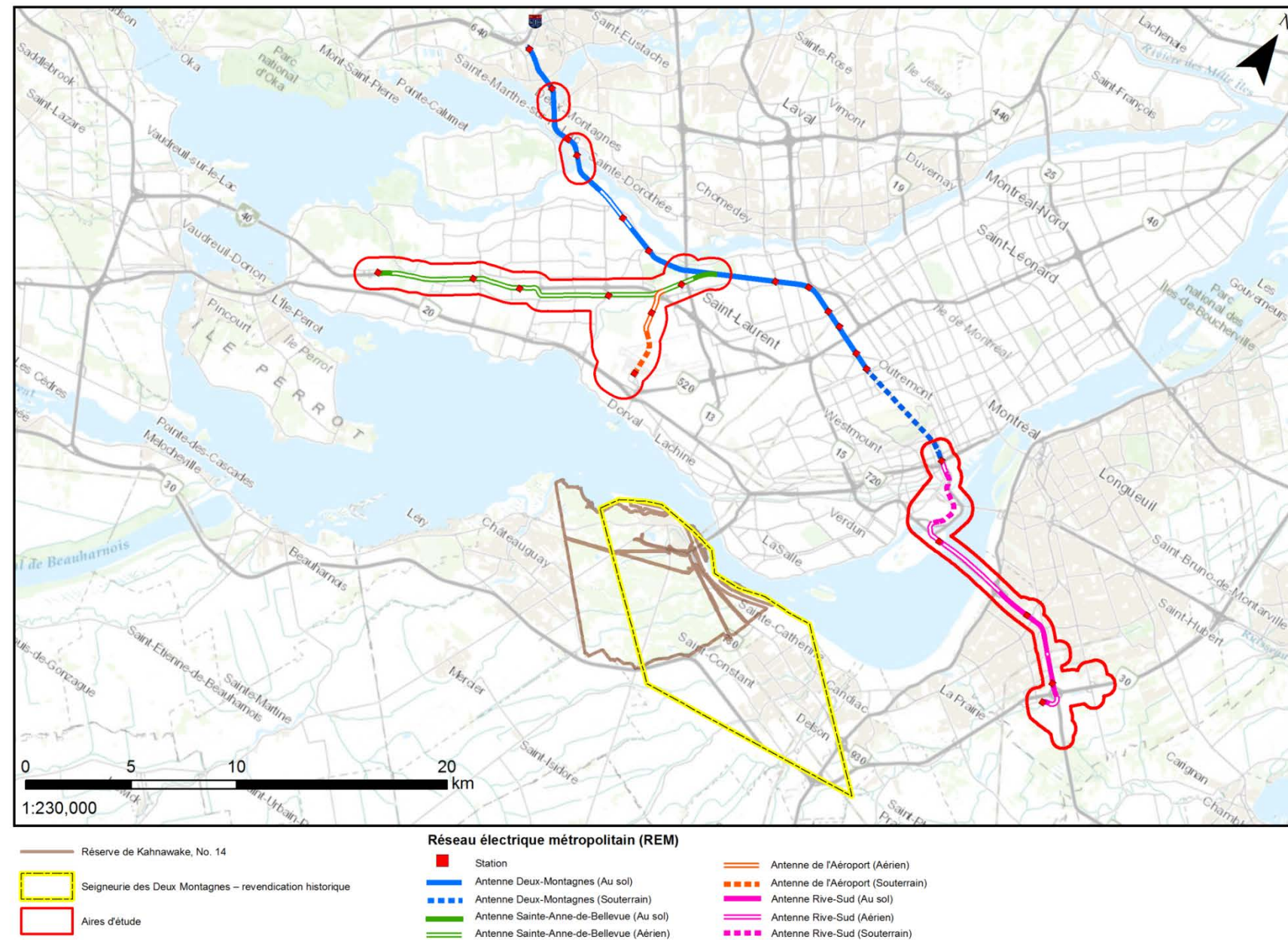


Figure 4-15 : Territoire de la revendication particulière de Kahnawake et réserve (Mémoire du Québec, 2015)

4.3.7.6.6 Préoccupations courantes de la communauté

COMMERCE DU TABAC

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

TITRE MOHAWK ET IDENTITÉ MÉTISSE

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

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

GESTION DU TERRITOIRE

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

TENSIONS AVEC LE MILIEU NON AUTOCHTONE

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

4.3.7.6.7 Conclusion

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

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

5. Description du projet

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

5.1 *Section 7.2 modifiée : Caractéristiques techniques*

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

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

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

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

5.1.1.1 *Nouvelle section 7.2.1.1 : Station Centre-ville*

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

La Gare Centrale compte 23 voies de trains. De ce nombre; trois (3) voies sont réservées à l'entretien des trains (voies 4,5,6); deux (2) voies sont réservées au stationnement des trains électrifiés (de type MR-90) de la ligne Deux-Montagnes (voies 7 et 8); quatre (4) voies sont réservées aux trains de banlieue de Deux-Montagnes et Mascouche (voies 9,10,11 et 12); huit (8) voies sont réservées aux trains de passagers de longue distance VIA Rail et Amtrak (voies 13 à 20); et deux (2) voies sont réservées au service des lignes exploitées au sud de la région métropolitaine (AMT), dont Candiac-Delson et Saint-Hilaire.

Les quais et voies ferrées font partie de la structure du bâtiment de la gare. Les quais ont une largeur de 7,29 m et une hauteur de 1,31 m depuis le niveau de roulement. L'accès au quai se fait à l'aide d'escaliers et d'ascenseurs. Les escaliers mécaniques fonctionnent uniquement dans le sens de sortie. L'accès à la salle des « pas perdus » se fait par quatre accès publics existants.

La gare comprend aussi un atelier d'entretien majeur électrique, d'entretien mécanique mineur et « *d'overhauls* » des trains MR-90 de la ligne Deux-Montagnes. Les voies de l'atelier ne sont pas électrifiées. Des potences de 720 V permettent d'alimenter les voitures pour certains tests. L'atelier comprend une « *drop table* ». La voie 4 comprend une fosse d'entretien, et les voies 5 et 6 en comptent deux chacune.



Figure 5-1 : Gare Centrale- voies 9 à 12 dédiées au train de banlieue Deux-Montagnes

Dans le cadre du projet, il est entendu que la capacité de la Gare Centrale sera suffisante pour l'opération des rames de voitures du métro léger automatisé et que les voies 9 à 12 seront utilisées pour l'embarquement et le débarquement des passagers des trois antennes (Sainte-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Deux-Montagnes).

Il sera possible de placer un total de 16 rames de 4 voitures en position de garage en arrière-gare de la Gare Centrale. Une voie devrait également servir de centre de dépannage technique pour les opérations courantes de maintenance corrective.

La Figure 5-2 illustre la configuration proposée.

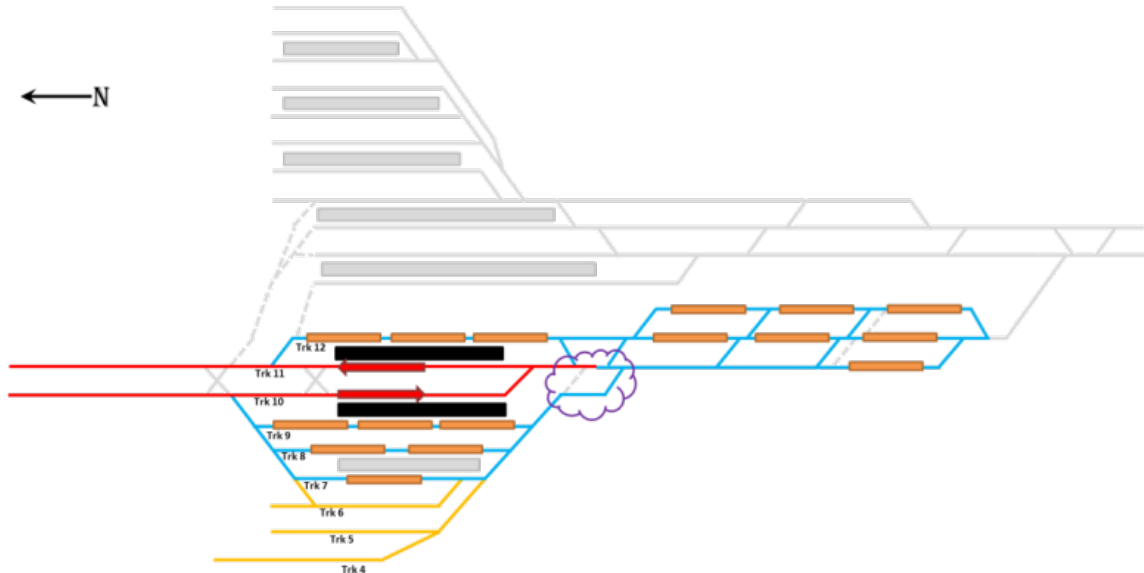


Figure 5-2 : Voies existantes de la Gare Centrale prévues pour l'opération du REM

Les transformations requises aux infrastructures de la Gare Centrale pour l'accueil des rames de métro léger automatisé sont les suivantes :

- Reconfigurer les deux quais entre les voies 9 à 12 pour diminuer leur hauteur afin de les adapter à la configuration du nouveau matériel roulant;
- Modifier l'alimentation électrique des voies 9, 10, 11 et 12 pour l'arrivée des rames de métro léger automatisé;
- Modifier l'éclairage au niveau des quais et de l'accueil;
- Réaménager les quatre accès publics au niveau de la salle des pas perdus;
- Revoir l'adéquation des ascenseurs et monte-charge;

- Aménager un espace de billetterie et de service à la clientèle spécifique au métro léger automatisé.

Les modifications aux deux quais des voies 9 à 12 seront exécutées en deux phases. En fait, les voies 11 et 12 seront condamnées dans un premier temps afin d'abaisser le quai au milieu de ces voies, au niveau des futures portes des voitures du métro léger automatisé. Ces travaux de modification auront lieu en même temps que les trains MR-90 arriveront en gare par les voies 9 et 10.

Dans un deuxième temps, le quai entre les voies 9 et 10 sera abaissé lorsque les rames du métro léger automatisé seront mises en fonction sur les voies 11 et 12 et que les trains MR-90 seront abandonnés.

Les études ultérieures se pencheront sur les possibles scénarios d'exploitation, d'entretien et de position de garage pour les voitures du métro léger automatisé, et des travaux et dispositions additionnels pourraient être avancés pour la Gare Centrale.

5.1.1.2 Nouvelle section 7.2.1.2 : Accès à la station Centre-ville par le sud

Une alternative d'entrée à la station Centre-ville par le sud a été développée suivant un tracé similaire à celui de la variante 3A présentée et analysée dans l'addenda 1. Cette nouvelle alternative considère un profil le plus abaissé possible sous le corridor du CN. Le tunnel au roc passe complètement sous le bassin Peel et sous le bâtiment Drummond McCall (Paco Corp.), limitant les impacts sur ces éléments du centre-ville. Ce tracé remonte vers la surface par un tunnel dans le sol construit par une technique de solidification des sols en place entre la rue Ottawa et la rue William, et se poursuit ensuite en tranchée couverte. À l'est de la rue St-Paul, ce tracé devient en structure aérienne pour remonter jusqu'aux voies existantes du CN qui entrent dans la Gare Centrale.

Ce tracé en profil bas offre l'avantage de diminuer l'échéancier de réalisation en limitant les interférences avec les infrastructures de surface existantes, ainsi que les interférences avec des sites archéologiques reconnus. Il implique la fermeture permanente des rues Ottawa, William, Dalhousie et Saint-Paul Ouest.

Cette alternative évite aussi la démolition de l'édifice Drummond McCall ainsi qu'au maximum, la démolition de l'édifice Rodier, qui présente tous les deux une valeur patrimoniale exceptionnelle.

La méthode de construction du tunnel en sol par solidification des sols en place présente toutefois un risque technique dont la faisabilité demeure à confirmer, et sera étudiée plus en détail au cours des prochains mois afin de permettre la sélection finale du tracé d'entrée à la Gare Centrale.

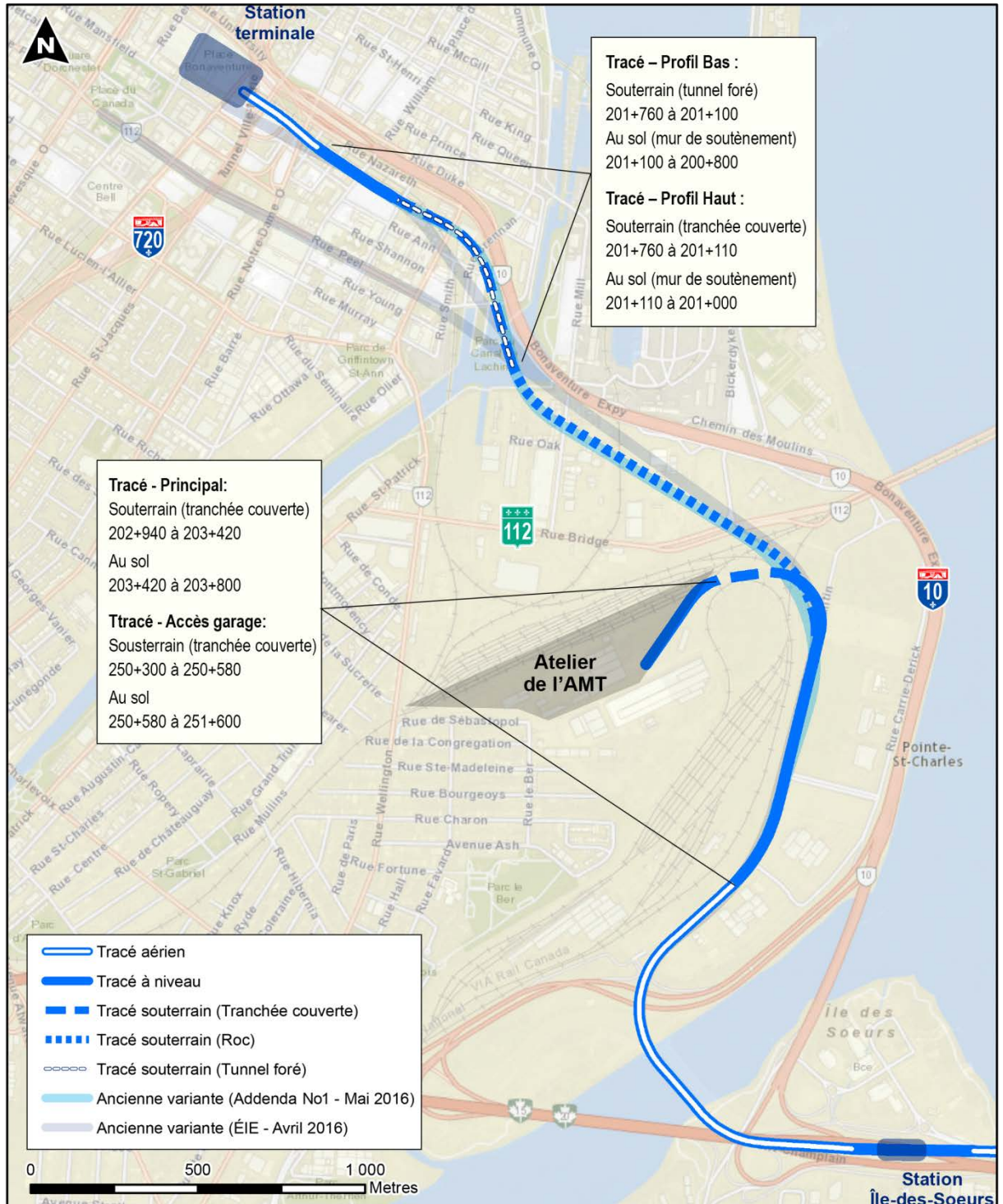


Figure 5-3 : Tracé proposé pour accès du STC-Sud à la Gare Centrale

5.1.1.3 *Section 7.2.4.1 modifiée : Ajout d'une deuxième voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Deux-Montagnes*

La majorité du tracé existant du train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes se situe au niveau du sol. La construction de la deuxième voie ferrée dans l'emprise existante se fera elle aussi au sol. L'étude d'optimisation du tracé réalisée au cours des dernières semaines a conclu que la portion du tracé entre la 11^e 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 présenté à l'addenda 2, la seconde voie de l'antenne Deux-Montagnes sera construite tout en maintenant l'opération des trains MR-90 sur la voie unique existante du côté nord. Ces travaux requerront une étroite planification afin d'assurer la sécurité des passagers et des travailleurs lors de leur cohabitation pendant les travaux de construction.

Les éléments et le mode de construction de la portion aérienne de l'antenne Deux-Montagnes sont les mêmes que ceux décrits pour le même type de voie pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.

Par ailleurs, les principaux éléments à construire pour la plateforme de la voie ferrée à niveau incluent le support de la voie reposant au sol, la voie ferrée et ses équipements (rail, attaches, traverses, etc.), le drainage de la voie ainsi que les éventuels revêtements de la plateforme. La configuration de cette voie est montrée sur le croquis de la Figure 5-4.

La configuration finale du tronçon Bois-Franc-Deux-Montagnes ressemblera au tronçon à doubles voies existant montré à la Figure 5-6.

Le support de voie sera de type ballasté, comme montré à la Figure 5-5, car il s'agencera avec celui de la voie existante du train de banlieue. La voie ballastée présente l'avantage d'être relativement économique à la construction. Les rails seront de type 115 RE avec utilisation de longs rails soudés (LRS), et l'écartement sera standard (1 435 mm).

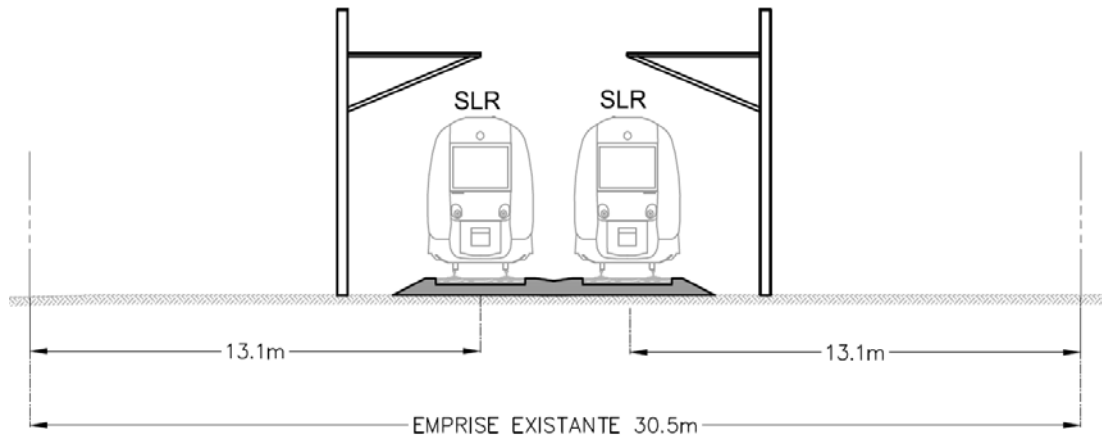


Figure 5-4 : Coupe sur voie ballastée au niveau du sol

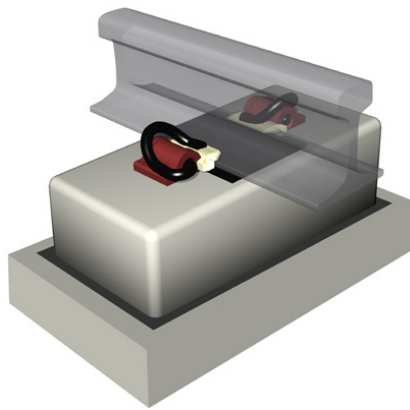


Figure 5-5 : Attache de rail typique pour SLR



Figure 5-6 : Exemple de voie ballastée double (Deux Montagnes entre la gare Bois-Franc et la Gare Centrale)

5.1.1.4 Section 7.2.4.2 modifiée : Implantation d'un croisement étagé

Un croisement étagé sera implanté à la jonction entre l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Deux-Montagnes, tel que montré à la Figure 5-7.

Le croisement étagé est un élément de la voie ferrée qui permet d'assurer les bifurcations et les croisements d'itinéraires, comme montré à l'exemple de la Figure 5-8. Le nouveau croisement sera positionné à la jonction de la nouvelle antenne Sainte-Anne de Bellevue et celle de l'antenne Deux-Montagnes, près de l'autoroute 13.

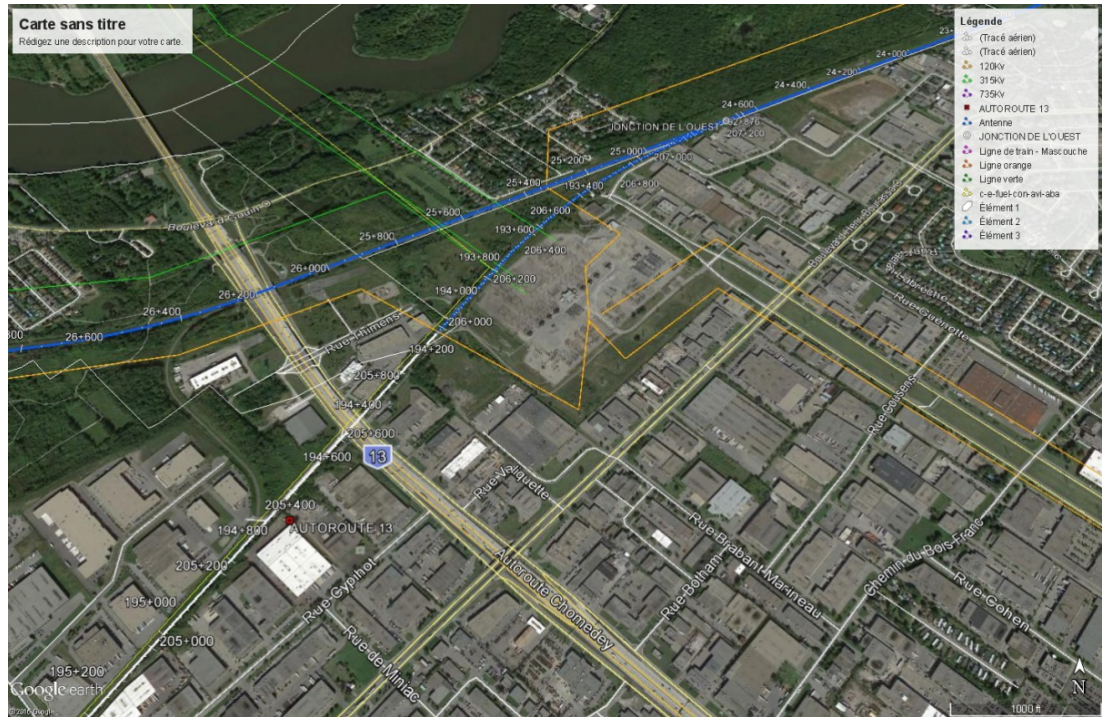


Figure 5-7 : Tracé du nouveau croisement



Figure 5-8 : Exemple croisement étagé

5.1.1.5 Section 7.2.4.3 révisée: *Étagement des passages à niveau*

Comme la majorité du tracé de l'antenne Deux-Montagnes est au niveau du sol, plusieurs passages à niveau existants (15) croisent des rues, des boulevards ou des routes. Compte tenu de l'ajout d'une deuxième voie ferrée et de l'intervalle fréquent envisagé entre le passage de deux rames de métro léger électrique, ces croisements à niveau ne pourront demeurer tel quel et devront être modifiés.

Les passages à niveau sont indiqués sur la carte 18 par un triangle bleu. Ils ont été classés selon leur situation géométrique et l'achalandage de chacun. Les modifications proposées à l'addenda 2 ont été ajustées suite à la progression de l'ingénierie et à l'optimisation du projet. Les modifications envisagées sont classées selon les trois types suivants : étagement des voies routières, étagement de la voie ferrée ou abandon du croisement. Les modifications de ces trois types, maintenant incluses dans le projet du REM, sont présentées plus bas.

5.1.1.5.1 Section 7.2.4.3.1 modifiée : *Étagement de voies routières*

L'étagement des voies routières aux croisements des voies ferrées demeure la solution préférentielle, car il constitue le choix ayant le moins d'impact sur le bruit avoisinant compte tenu que l'opération du train demeure à niveau.

Les travaux d'étagement consistent soit à rehausser ou abaisser le niveau du sol de la route d'environ 5,3 mètres au droit du croisement. Les travaux s'étendront sur environ 120 mètres de part et d'autre du croisement, et varieront selon la vitesse permise et la géométrie routière du croisement. Les travaux comporteront de l'excavation et du remblayage de sol ainsi que de la construction de supports en béton (pilier, culée ou poutre) pour supporter la route ou la voie ferrée, selon l'option envisagée.

Étant donné qu'il est faisable de modifier les rues ou les routes, il est envisagé de faire l'étagement des voies routières pour les croisements du boulevard Toupin, du boulevard Sunnybrooke, de la rue Les Érables, du boulevard Deux-Montagnes et du boulevard du Lac.

Des exemples d'étagements routiers inférieurs et supérieurs sont illustrés plus bas.



Figure 5-9 : Exemple d'étagement inférieur de la route sous la voie ferrée



Figure 5-10 : Exemple d'étagement inférieur de la route sous une voie ferrée



Figure 5-11 : Exemple d'étagement supérieur de la route au-dessus d'une voie ferrée

5.1.1.5.2 Section 7.2.4.3.2 modifiée : Étagement de la voie ferrée

L'étagement des voies ferrées consiste à rehausser la voie ferrée d'environ 5,3 mètres au-dessus du croisement en maintenant une pente maximale de 4 % de la voie de chaque côté du rehaussement. Avec ces pentes, la voie ferrée sera modifiée sur près de 300 mètres de part et d'autre du rehaussement. Les travaux pour l'étagement de la voie ferrée consisteront en la construction de remblai, de culées de béton et de poutres de viaduc.

Ces modifications sont étendues, laborieuses et coûteuses, et elles sont envisagées seulement lorsqu'il est impraticable de rehausser ou d'abaisser la route. Dans le cadre du projet, il est envisagé de faire l'étagement de la voie ferrée pour les croisements à la rue O'Brien, à la rue Alexander, au chemin du Tour, à l'avenue des bois, à la rue Les Cèdres et au boulevard Industriel. De plus, compte tenu de la concentration de plusieurs passages à niveau, les voies ferrées seront construites en corridor aérien entre la 11^e Avenue et le boulevard des Sources, de façon similaire au corridor de l'antenne de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Des exemples d'étagement de voie ferrée sont illustrés plus bas.



Figure 5-12 : Exemple d'étagement de voie ferrée (1)



Figure 5-13 : Exemple d'étagement de voie ferrée (2)

5.1.1.5.3 Section 7.2.4.3.3 modifiée : Abandon de croisement (route bloquée)

Le blocage d'une rue, ou l'abandon d'un croisement est envisagé lorsqu'il est inconciliable ou complexe, d'étager la route ou la voie ferrée. En l'occurrence, cette décision est prise lorsque la géométrie routière n'est pas favorable à l'étagement (résidence ou entrée de cour à proximité). De plus, à certaines occasions, la décision est orientée dans cette direction suite à la confirmation de l'utilisation peu fréquente et non critique de cette route pour le transport d'urgence.

Suite à cette analyse, seulement deux (2) croisements de la voie ferrée du projet REM seront abandonnés le long de l'antenne Deux-Montagnes : rue Graveline et rue Henri-Dunant. En ces points, les routes actuelles seront bloquées afin d'en condamner le croisement. Des accès supplémentaires alternatifs seront fournis pour contrer ces fermetures.

L'alternative de tracé de l'antenne Rive-Sud en tunnel bas jusqu'à la station Centre-ville impliquerait également quelques fermetures de rues dans le Vieux Montréal, soit les rues Ottawa, William, Dalhousie et Saint-Paul Ouest.

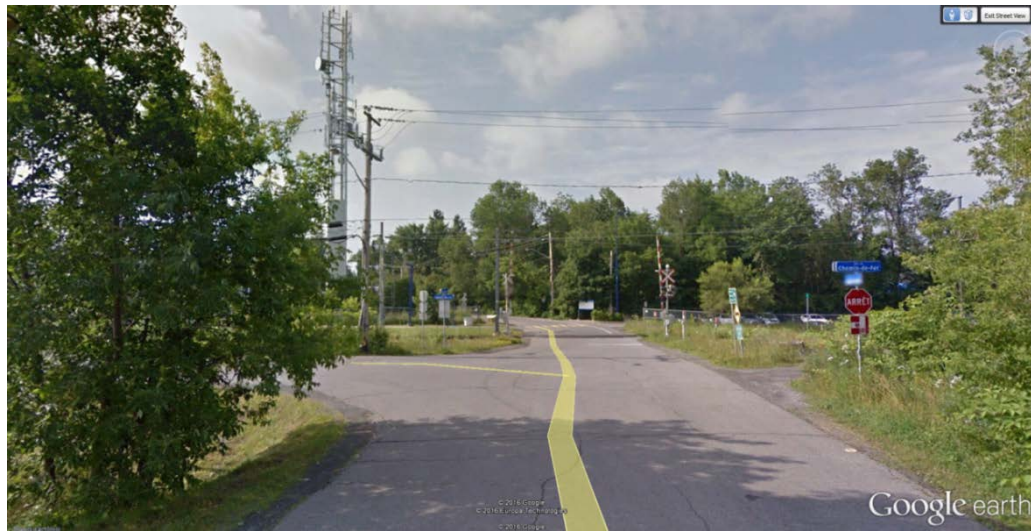


Figure 5-14 : Croisement abandonné rue Graveline

5.1.1.6 Ajout à la section 7.2.4.5 : Modification des 12 stations existantes

Suite à une modification du tracé pour minimiser les impacts des travaux sur le réseau routier existant, le tracé de l'antenne Deux-Montagnes entre la 11^{ème} avenue et le boulevard des Sources sera construit en élévation. La station Roxboro sera donc construite en surélévé, alors que les autres stations demeureront au niveau du sol.



Figure 5-15 : Gare Pierrefonds-Roxboro

5.1.2 Section 7.2.5 modifiée : Garages et ateliers (secteur 05)

5.1.2.1 Section 7.2.5.1 révisée : Saint-Eustache

Quoique l'entretien majeur des trains de banlieue soit effectué au centre de service de Pointe-Saint-Charles, le garage et les ateliers de Saint-Eustache, situés en fin de ligne du train Deux-Montagnes, sont présentement employés pour la maintenance mineure du matériel roulant du train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, soit les MR-90. L'atelier a une capacité d'entretien pour deux voitures de train MR-90. La quasi-majorité du matériel roulant est aussi hébergée au site Saint-Eustache, en position garage, pendant la période des heures non opérationnelles du train de banlieue.

La grandeur et la fonctionnalité actuelles du site Saint-Eustache ne répondent pas aux besoins identifiés pour l'entretien et l'hébergement des voitures de métro léger électrique, et il est envisagé de le modifier dans le cadre du projet.



Figure 5-16 : Garage et atelier actuels de Saint-Eustache

L'atelier et le garage de Saint-Eustache seront transformés afin de permettre les activités de maintenance courante du matériel roulant automatique de la nouvelle ligne de métro léger. Le garage et l'atelier transformés pourront accueillir plus de 20 rames de voitures en position de garage.



Figure 5-17 : Modifications proposées à l'aménagement du site de Saint-Eustache

La Figure 5-17 montre les modifications proposées à l'aménagement du site de Saint-Eustache.

Tel que spécifié au point 5.1.2, l'étude d'impact actuelle considère que le garage modifié répondra aux besoins énumérés en comprenant une zone de maintenance courante, une zone de maintenance lourde, un poste et une aire de nettoyage des bogies, une aire de stockage et de remisage des trains ainsi que le poste de commande et les locaux administratifs, sociaux et techniques.

Ce site sera en fonction 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et la circulation des trains (hors corridor de maintenance) sera commandée depuis le poste de commande.

Dans le cadre de l'évaluation des impacts, il a été considéré que le site de Saint-Eustache sera également modifié pour héberger le nouveau poste de contrôle et bâtiment administratif, de même que l'atelier et le garage des voitures de métro léger électrique pour l'entretien. Des études en cours se pencheront sur les possibles scénarios d'opération, d'entretien et de position de garage pour les voitures du métro léger électrique, et des travaux et dispositions différents pourraient être avancés pour le dépôt de Saint-Eustache.

5.1.2.2 Section ajoutée 7.2.5.2 : Garage Rive-Sud

La station terminale Rive-Sud sera équipée d'un garage pourvu de voies de remisage. L'entretien mineur y sera effectué.

Une révision de l'agencement général de la station est présentement en cours afin d'identifier des façons d'utiliser l'espace de manière à réduire l'empreinte au sol dans ce territoire agricole.

Jusqu'à présent, l'agencement optimisé de la station terminale Rive-Sud, de son aire de stationnement et de son centre d'entretien, ont permis d'éviter l'empiètement sur le terrain d'un bâtiment privé situé au sud-est du site.

5.1.2.3 Section ajoutée 7.2.5.3 : Garage Sainte-Anne-de-Bellevue

La station terminale Sainte-Anne-de-Bellevue sera pourvue de trois (3) voies de remisage.

5.1.3 Section 7.2.6 révisée : Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et embranchement Doney (secteur 06)

À partir de la gare Bois-Franc, sur le flanc sud de l'antenne Deux-Montagnes, une voie de transport de marchandises non électrifiée, appartenant au CN, l'embranchement Doney, longe la voie électrifiée vers l'ouest jusqu'au passage sous la structure de l'A-13. Après cette intersection, la voie s'éloigne vers le sud dans l'emprise séparée du CN pour desservir une trentaine de propriétés industrielles de l'arrondissement Saint-Laurent, de Dorval et de Pointe-Claire.

Le corridor Doney est occupé par la voie ferrée simple du CN et quelques voies de branchement ou de garage. Son emprise varie entre 15 et 30 mètres. La voie du CN est typiquement située au centre de cette emprise. Un pont à simple voie permet de traverser l'A-40.



Figure 5-18 : Embranchement Doney

Dans le cadre du projet, il est envisagé d'interrompre la circulation de trains du CN sur ce tronçon et de reprendre le corridor de l'emprise du CN pour y construire les deux nouvelles voies pour le métro léger électrique. Le tracé envisagé pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, quoique légèrement modifié, mais toujours dans le corridor de l'ancienne antenne Doney, est montré en vert sur la Figure 5-19 et repris plus en détail sur la carte 19 dans le volume 2.



Figure 5-19 : Tracé pour l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et embranchement Doney

Les transformations requises aux infrastructures de cette antenne ont été modifiées par rapport à celles présentées dans l'addenda 2, principalement en ce qui a trait à l'embranchement entre l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Deux-Montagnes. Les infrastructures prévues consistent à :

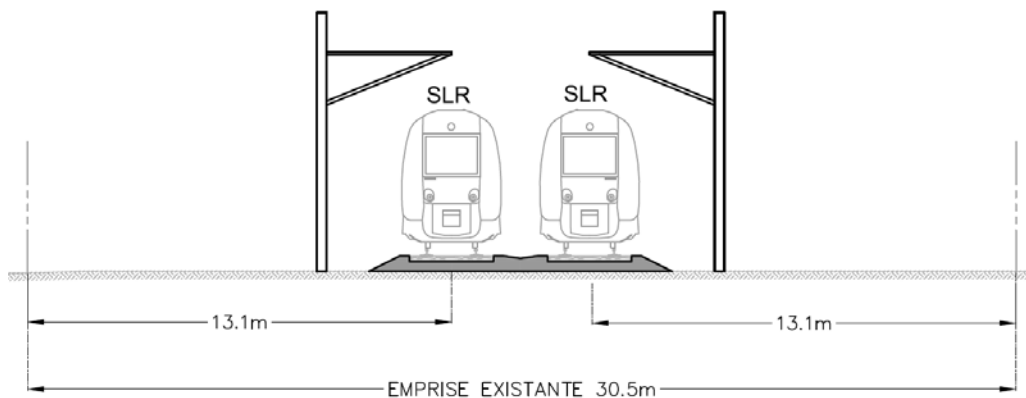
- Construire deux voies ferrées dans l'emprise de l'embranchement Doney; la partie initiale du tracé à partir de la jonction de l'antenne Deux-Montagnes sera construite au niveau du sol, mais se poursuivra rapidement en voies surélevées pour passer au-dessus de l'autoroute 13.
- Construire cinq (5) stations : Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland, Pointe-Claire, Des Sources et A-13. Les stations seront construites en surélevé sauf pour la station Sainte-Anne-de-Bellevue, qui sera au sol.
- Construire des stationnements incitatifs aux stations Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland, Pointe-Claire et de l'A-13.

- Construire des terminus d'autobus aux stations Sainte-Anne-de-Bellevue, Pointe-Claire, Kirkland, A-13 et Des Sources.
- Dédoubler le viaduc ferroviaire au-dessus de l'A-40.

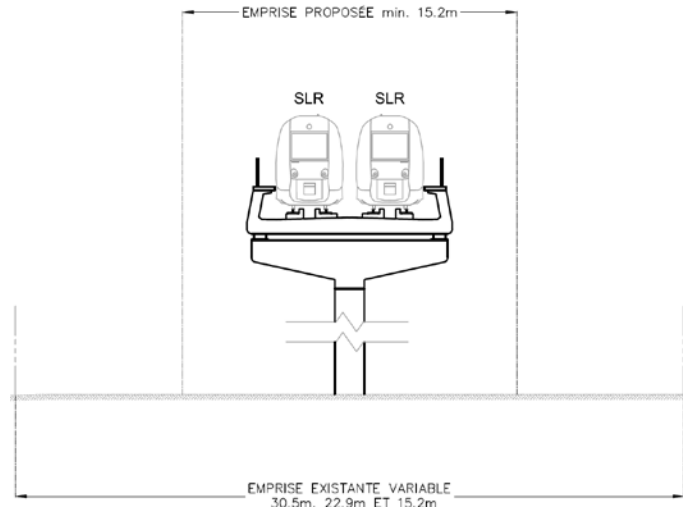
5.1.3.1 Section 7.2.6.1 modifiée : Construction des voies ferroviaires

Les voies ferrées seront construites au niveau du sol à partir de l'embranchement de l'antenne Deux-Montagnes contournant le terrain d'Hydro-Québec jusqu'au croisement de l'autoroute 13. À partir de ce point, elles se poursuivront en partie surélevée (viaduc aérien) jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Les composantes des nouvelles voies ferrées au sol sont identiques à celles décrites au point 5.1.1.3 et sont schématisées plus bas.



Au stade actuel de définition du projet, il est envisagé que les voies ferrées construites en élévation le soient selon un système de piles espacées à intervalle de +/- 50 mètres avec tablier monocaisson en béton précontraint (voussoirs). Des rails de sécurité (*guard rails*) sont prévus pour limiter le déplacement latéral des voitures en cas de déraillement.



5.1.4 Section 7.2.7 révisée : Antenne et station Aéroport (secteur 07)

Après des études plus approfondies des éléments techniques associés aux variantes 1A et 2 proposées pour l'antenne Aéroport, la variante 2B a été développée et est maintenant proposée. Ces deux (2) variantes de tracé pour l'antenne de l'aéroport, 1A (côté gauche) et 2B (côté droit), sont montrées en orange sur la Figure 5-20.

Le tracé de la variante 2B maintenant retenue pour l'antenne Aéroport est repris en détail sur la carte 20 dans le volume 2 du présent addenda. La variante 2B fait l'objet de l'évaluation des impacts sur l'environnement du présent addenda. Ses particularités sont décrites plus bas.



Figure 5-20 : Croquis des tracés évalués pour la desserte de l'aéroport

5.1.4.1 Nouvelle section 7.2.7.3 : Variante 2B

Une nouvelle variante de tracé de l'antenne Aéroport a été développée afin de mieux s'intégrer aux contraintes du milieu existant et de minimiser les impacts de cette antenne sur le milieu existant. La variante 2B est montrée en orange sur le côté droit de la Figure 5-20. Elle serait construite en structure élevée directement à partir de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, près de la rue Etingin dans l'arrondissement Saint-Laurent, juste avant le croisement de l'autoroute 40. Les voies doubles se poursuivront en corridor aérien au centre et le long de la rue Alfred-Nobel dans le Technoparc jusqu'à la limite du terrain de l'aéroport (chemin Saint-François). À partir de cet endroit, elles se poursuivront en tranchée couverte puis en tunnel souterrain jusqu'à l'aéroport sur une seule voie.

Dans le cadre de la variante 2B, les infrastructures suivantes sont considérées :

- Croisement étagé double sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour la desserte dédiée vers l'aéroport;
- Voies doubles surélevées le long du boulevard Alfred-Nobel ;
- Tranchée couverte, d'environ 20 m de large et 250 m de long, sur l'avenue Marie-Curie juste avant la partie en tunnel;
- Tunnel en voie simple, en sol ou en roc, avant le croisement avec le chemin St-François, sous l'avenue Marie-Curie et sous les pistes de l'aéroport;
- Station Technoparc, construite sur un terrain vacant existant du campus d'entreprises technologiques;
- Station Aéroport au droit du stationnement existant pour entrée des rames par le nord.

5.1.5 **Section 7.2.10 modifiée : Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles (secteur 10)**

Le garage et les ateliers de Pointe-Saint-Charles sont présentement utilisés pour effectuer la maintenance du matériel roulant des lignes de l'AMT Saint-Hilaire, Deux Montagnes et de l'Est (Mascouche). Le site comporte 21 voies de garage de train.

L'AMT utilise également le centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles (CE-PSC) pour :

- Les inspections périodiques;
- Les réparations;
- Le reprofilage ou le remplacement des roues;
- Le lavage des voitures;
- Le garage de jour.

Des mouvements quotidiens du matériel roulant entre le garage de Mascouche et le CE-PSC sont nécessaires (en rame complète ou des voitures) considérant que :

- Les inspections périodiques plus importantes ne sont généralement pas effectuées sur toutes les voitures d'un train au même moment (la période de disponibilité du matériel roulant durant la journée n'est pas suffisamment longue pour le permettre).

- La maintenance progressive ou les travaux d'inspection se font sur quelques voitures à la fois. Plusieurs visites en atelier sont requises pour effectuer une inspection donnée sur l'ensemble des véhicules d'une même rame. Il est possible de substituer les voitures entre les rames.
- Les réparations requises résultent d'événements fortuits et ne peuvent pas être programmées. Cela inclut le reprofilage des roues pour éliminer de l'écaillage ou des méplats.

Les activités d'entretien mineur des trains de l'Est sont effectuées à Mascouche, où l'AMT dispose d'un garage composé d'un abri chauffé avec une fosse d'inspection pour effectuer les visites hebdomadaires et l'entretien de l'intérieur des voitures. Les installations à ce site permettent d'effectuer uniquement des réparations mineures (p. ex. : sabots de freins, boyaux d'air comprimé et remplacement de filtres). Il n'y a pas d'équipement de levage permettant d'y effectuer des réparations plus importantes.

Les efforts d'optimisation des ressources et d'intégration des besoins et activités du STC-Sud et du STC-Ouest ont conduit à retenir le garage et les ateliers de Pointe-Saint-Charles comme principal centre d'entretien du REM, où près de 60 % de la maintenance sera effectuée. Les installations de PSC seront modifiées et adaptées afin d'y entreprendre les travaux d'entretien majeur des nouveaux trains légers électrifiés du REM. L'accès aux installations de Pointe-Saint-Charles se fera par une voie simple, d'abord en tranchée couverte à partir des voies de l'antenne Rive-Sud, puis par un tunnel en profondeur (dans le roc) afin de traverser les voies ferroviaires du CN.

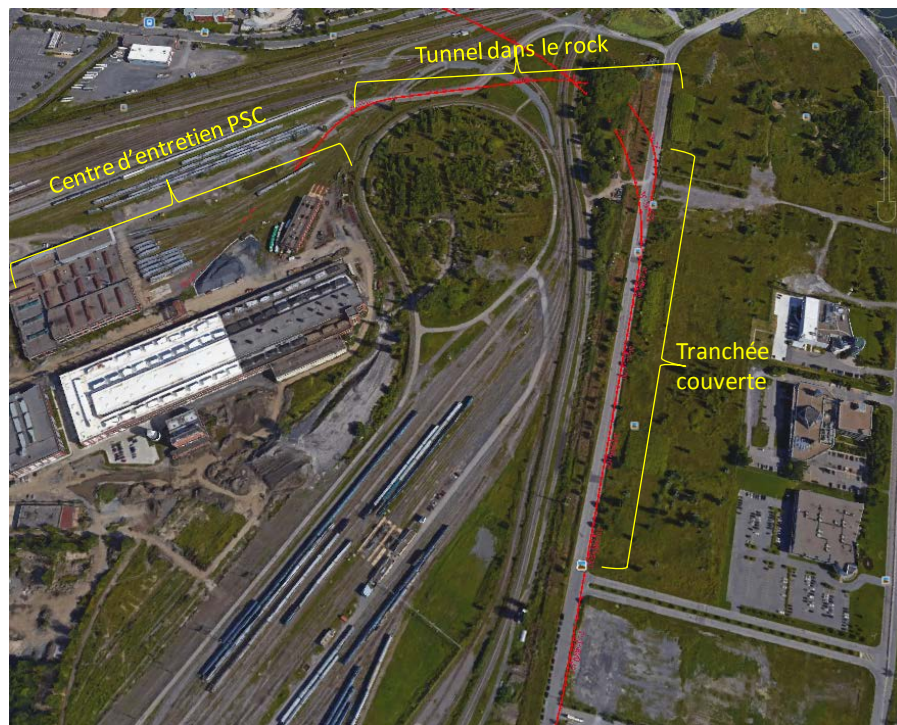


Figure 5-21 : Tracé d'accès au centre d'entretien de Pointe-Saint-Charles

5.2 Nouvelle section 7.2.11 : Stations et station terminale de l'antenne Rive-Sud

Des discussions ont été engagées avec diverses parties prenantes impliquées dans le développement de la ville de Brossard. Ces échanges ont permis d'identifier des opportunités d'amélioration aux stations afin de mieux les intégrer au milieu existant :

- Station terminale Rive-Sud : la station, qui était auparavant prévue au niveau du sol, avec un stationnement étagé, est maintenant proposée en station aérienne, qui permet une meilleure utilisation de l'espace au sol et la construction d'un stationnement au sol, moins coûteux. Le plan d'agencement maintenant proposé pour la station terminale Rive-Sud est montré à la Figure 5-22.
- Station Du Quartier : la station initialement proposée a été déplacée au sud-est du viaduc du boulevard du Quartier et sera équipée d'une passerelle piétonnière permettant un accès directe au TOD en développement du côté est de l'A-10. La configuration modifiée de la station Du Quartier est illustrée à la Figure 5-23.

Panama : l'aménagement de l'aire de stationnement et des arrêts d'autobus a été optimisé, de concert avec les propriétaires de la station Panama existante afin de

proposer un agencement mieux intégré à la configuration actuelle et future du voisinage. Cet agencement permet des accès sécuritaires au site pour les autobus et les voitures, un stationnement souterrain, avec espace pour bâtiments commerciaux au-dessus. La nouvelle configuration proposée pour la station Panama est illustrée à la Figure 5-24.



Figure 5-22 : Nouvelle configuration proposée pour la station terminale Rive-Sud

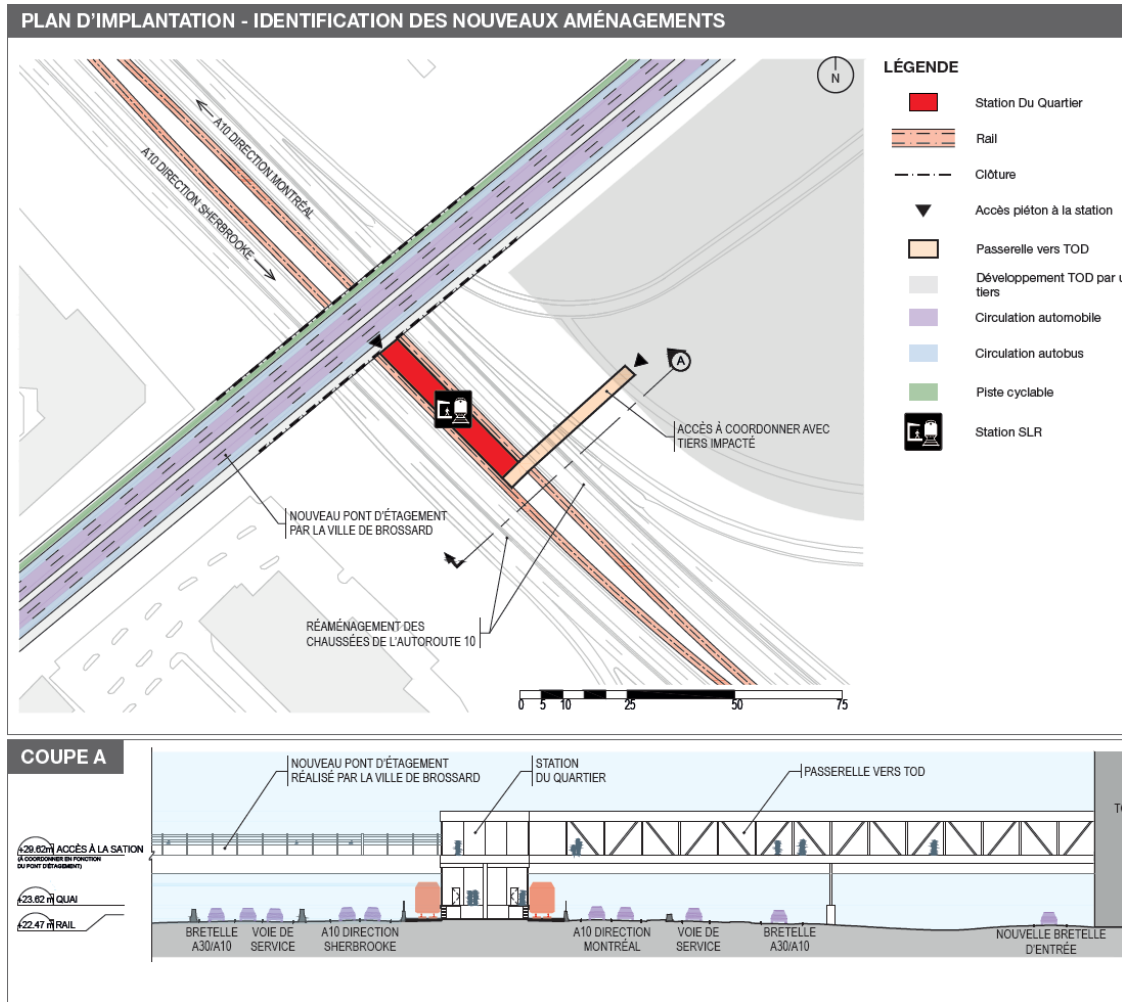


Figure 5-23 : Nouvelle configuration proposée pour la sttion Du Quartier

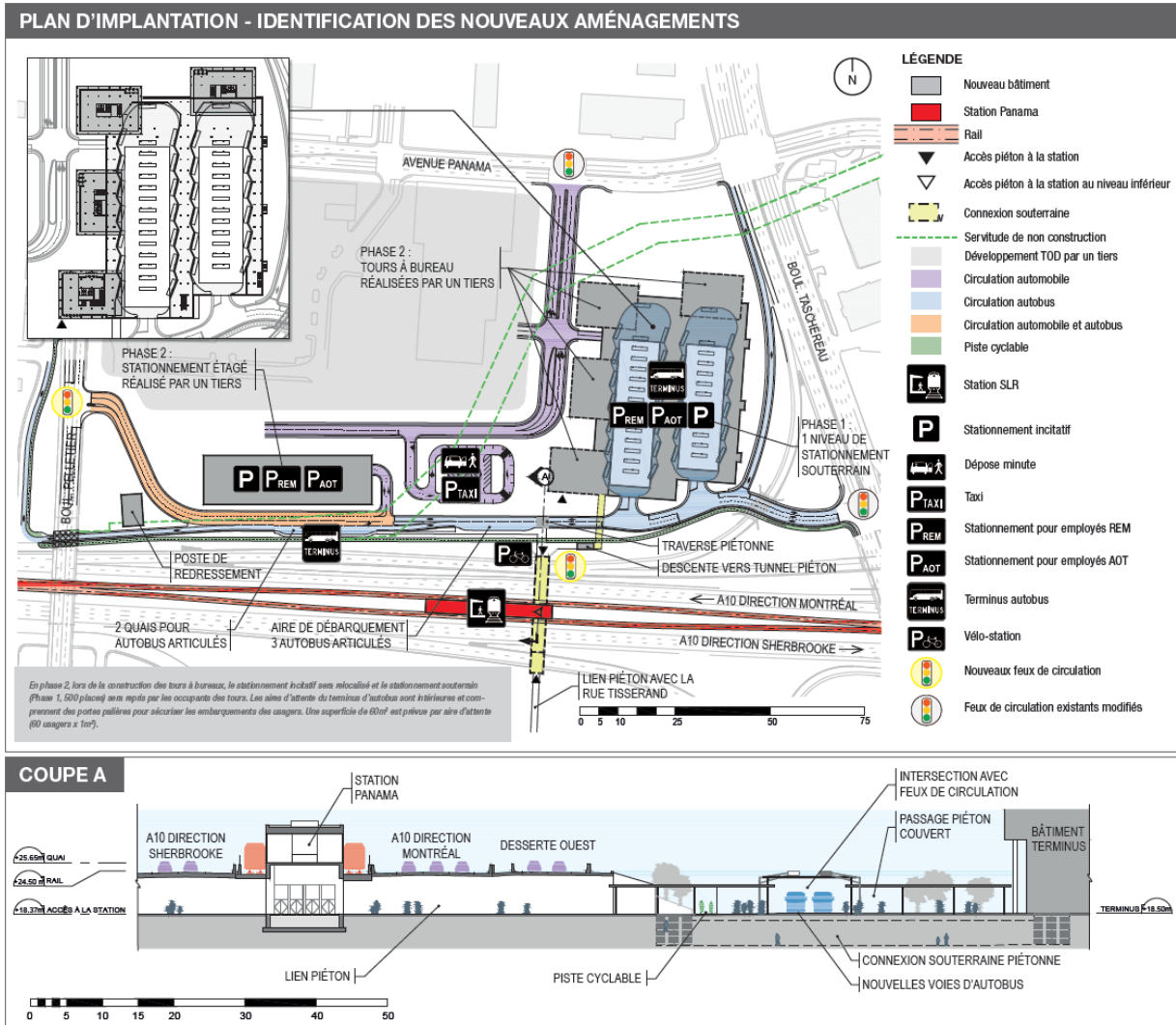


Figure 5-24 : Nouvelle configuration proposée pour la station Panama

5.3 Section 7.3 modifiée : Activités de construction

5.3.1 Section 7.3.2 révisée : Activités de construction en milieu terrestre

Les travaux de construction en milieu terrestre s'effectueront de trois façons distinctes. Des travaux de construction seront engagés soit au niveau du sol, en structure aérienne ou en structure souterraine. Tracé ferroviaire à niveau

La réalisation des travaux pour les portions à niveau (au sol) du tracé s'effectuera selon les méthodes de travail conventionnelles pour ce type d'ouvrage (excavation, remblayage, compactage, asphaltage, construction de bordure et glissières de béton, clôtures, etc.). Un

corridor de 30 m de largeur le long du tracé au sol se verra affecté par les travaux de construction des voies pour le SLR.

Les équipements (pelle, rétro-excavatrice, etc.) seront choisis en fonction de l'espace de circulation disponible étant donné que la majeure partie des travaux au sol sera effectuée à proximité de la voie du train de banlieue en exploitation. Les distances d'approche seront respectées, et une clôture de sécurité séparatrice sera érigée.



Figure 5-25 : Travaux au sol

5.3.1.1 **Tracé ferroviaire aérien**

Pour ce qui est des travaux pour la construction en élévation des portions aériennes des corridors, la méthode et les équipements varieront selon le milieu, soit urbain ou industriel. La construction des structures aériennes constitue un important chantier linéaire avec des structures répétitives de travée en travée. Des fondations seront installées au sol afin de supporter les colonnes du tronçon aérien. Des voussoirs seront par la suite montés entre les colonnes de soutien, avec un équipement spécifiquement conçu pour cet assemblage et illustré à la Figure 5-26. Les ouvrages de tabliers monocoisson préfabriqués en béton précontraint nécessiteront par la suite la réalisation de joints de rattrapage coulés en place. Les voies, caténaires, systèmes de communication et de contrôle, ainsi que tous les éléments auxiliaires de la voie du SLR seront par la suite installés sur le corridor aérien.

Typiquement, on estime à ce stade-ci de la définition du projet qu'un corridor d'au plus 50 m sera nécessaire pour la réalisation de ces travaux



Figure 5-26 : Technique envisagée pour la pose des voussoirs

5.3.1.2 Tracé ferroviaire souterrain

Pour ce qui est des travaux de construction en souterrain, la méthode et les équipements varieront selon qu'il s'agisse d'un tunnel ou d'une tranchée couverte. La construction de deux tunnels est prévue dans le cadre du projet, soit :

- Le tunnel de l'option 2B de l'antenne Aéroport à partir de l'avenue Marie-Curie jusqu'au chemin Saint-François; et
- Le tunnel de traversée du centre-ville de Montréal entre le PEPSC et la station Centre-ville.

L'entrée de ces tunnels et l'entrée à la station Centre-ville se feront en tranchée couverte. L'étendue typique de ces tranchées a été évaluée sur la base de projets similaires à environ 20 m de large et 250 m de long pour les besoins d'évaluation des impacts. Les dimensions précises de ces tranchées seront définies durant l'ingénierie de détail de ces ouvrages. Des exemples de ce type de travaux sont présentés aux figures qui suivent.



Figure 5-27 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (1)



Figure 5-28 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (2)



Figure 5-29 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (3)



Figure 5-30 : Exemple de construction en tranchée couverte - Skytrain de Vancouver (4)

Finalement, pour les travaux de construction souterraine de tunnel, les méthodes de construction seront déterminées en fonction des caractéristiques géotechniques et hydrogéologiques rencontrées sur le site.

En ce qui concerne le tunnel vers l'aéroport Montréal-Trudeau, la construction sera réalisée à l'aide d'un tunnelier par forage d'un tube. Les travaux de forage du tunnel débuteront à la zone de jonction avec le chemin Saint-François et l'avenue Marie-Curie, et se termineront au nord de l'aéroport, notamment en raison du manque d'espace de travail près de l'aérogare.



Figure 5-31 : Tunnel Mayfair - Edmonton LRT

Un descriptif et une matrice d'interrelations entre les composantes du milieu et les activités de construction du projet sont présentés plus en détail au chapitre 9.



Figure 5-32 : Construction d'un tunnel pour le Skytrain à Vancouver

5.4 **Section 7.6 modifiée : Calendrier d'implantation**

Le Tableau 5-1 plus bas présente l'échéancier sommaire des principaux jalons du projet.

Tableau 5-1 : Calendrier de réalisation

Activités - Jalons	Échéancier
Étude d'impact sur l'environnement	1 ^{er} trimestre 2016
Autorisation gouvernementale	2 ^e trimestre 2017
Début de la construction	3 ^e trimestre 2017
Début de la mise en service	4 ^e trimestre 2020

6. Analyse des impacts environnementaux

L'analyse des impacts présentée dans le rapport d'étude d'impact initiale et dans les addendas 1 et 2 a été révisée en tenant compte des nouvelles informations obtenues sur le milieu récepteur, et surtout en tenant compte des modifications proposées au projet du REM qui ont été présentées dans la section précédente.

6.1 Identification des interrelations appréhendées (aucun changement)

6.2 Valeur environnementale des composantes sensibles du milieu récepteur (aucun changement)

6.3 Évaluation des impacts environnementaux

Les impacts du projet REM présentés dans les rapports précédents de l'Étude d'impact ont été ré-évalués indépendamment pour chacune des quatre antennes soit :

1. L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue (entre la ligne Deux-Montagnes et la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue)
2. L'antenne de l'aéroport (via le tracé 2B);
3. L'antenne Deux-Montagnes (entre la Gare Centrale et la station Deux-Montagnes);
4. L'antenne Rive-Sud.

Les modifications aux résultats de l'évaluation des impacts environnementaux pour chacune des antennes sont indiquées en bleu dans les matrices d'impacts révisées présentées à l'Annexe O. Ces modifications aux impacts découlent des ajustements récemment apportés au projet.

Le non assujettissement de l'antenne Deux-Montagnes à l'évaluation des impacts sur l'environnement est encore en discussion avec le MDDELCC. Ainsi, dans le cas de cette antenne, l'évaluation des impacts s'est concentrée sur certaines composantes spécifiques de la ligne comme les composantes du milieu naturel autour des nouveaux ponts ferroviaires sur la rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies, ou sur des composantes critiques du milieu social autour des stations qui seront ajoutées ou adaptées pour l'antenne Deux-Montagnes.

Les impacts du REM sur l'environnement se résument aux impacts indiqués dans les tableaux synthèses suivants. L'importance des impacts résiduels qui y est présentée tient compte des mesures d'atténuation présentées en annexe I et discutées plus en détails dans les matrices de l'annexe O.

Les impacts importants qui ont pu être éliminés suite à la nouvelle proposition de projet sont les suivants :

1. Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue :

- Élimination de la nécessité de construire six ouvrages d'art en remplacement de passages à niveau existants le long du corridor Doney;
- Réduction du nombre et de la superficie des lots affectés

2. Antenne Deux-Montagnes :

- Maintien de deux accès routiers existants par l'implantation d'une portion aérienne;
- Réduction du nombre et de la superficie des lots affectés

3. Antenne Rive-Sud :

- Démolition évitée des bâtiments patrimoniaux Rodier et Drummond McCall (avec le profil bas)
- 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)
- Évitement des certaines interférences avec des infrastructures municipales présentes dans le centre-ville (avec le profil bas)

Les impacts significatifs résultants de la présente analyse sont discutés dans les sections qui suivent.

Tableau 6-1 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

COMPOSANTES DU MILIEU RÉCEPTEUR TOUCHÉES PAR LE PROJET (éléments sensibles)		COMPOSANTES DU PROJET (sources d'impacts)																															
		TG	M	M	TG	F	G	G	G	F	G	TG	TG	M	TG	G	M	TG	M	TG	TG	TG	G	G	G	M	TG	TG	G	M	G	M	
Valeur de la composante environnementale ¹		Qualité de l'air et climat	Hydrogéologie	Qualité des eaux souterraines	Hydraulique et glaces	Hydrologie, hydrographie, écoulement des eaux de surface	Qualité des eaux de surface	Stabilité des sols	Qualité des sols	Qualité des sédiments	Végétation terrestre, riveraine et aquatique	Milieux humides	Sites protégés ou d'intérêt écologique	Mammifères et habitat	Ichthyofaune et habitat	Avifaune et habitat	Herpétofaune et habitat	Espèces floristiques et fauniques à statut précaire	Espèces exotiques envahissantes	Santé publique et sécurité civile	Sécurité routière	Circulation routière	Activités récréotouristiques	Socio-Economie	Utilisation et affectation du sol	Services transport collectif	Patrimoine bâti culturel	Patrimoine archéologie	Infrastructures et services publics	Climat sonore et vibrations	Transport ferroviaire	Paysage	
Activités d'aménagement et de construction	TYPE D'IMPACT	-	-	-		-	-	-	+		-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-	
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	Fa	Fa		Fa	Fa	Fa	Fa		Fa	Fa	Fa	Fa		Fa	Fa	M	Fa	Fa	Fa	Fa	Fo	Fo	Fo	Fa			M	Fo	Fa	Fa	
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	Fa	Fa		Fa	M	M	M		M	M	M	Fa		M	Fa	Fo	Fa	M	M	M	M	Fo	Fo	Fa			Fo	M	M	Fa	
	DURÉE	T	T	T		T	T	T	P		P	P	T	P		P	P	T	T		T	T	T	P	P	P	M			P	T	P	T
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	Fa	Fa		Fa	M	M	Fo		Fo	Fo	M	M		Fo	M	Fo	Fa		M	M	M	Fo	Fo	Fo	Fa			Fo	M	Fo	Fa
	ÉTENDUE	L	P	P		L	P	P	P		P	P	P	P		P	P	P	R		L	L	L	P	L	P	L			P	L	P	L
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Majeure	Mineure	Mineure		Mineure	Mineure	Mineure	Moyenne		Moyenne	Moyenne	Mineure	Mineure		Moyenne	Mineure	Moyenne	Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Majeure	Moyenne	Mineure			Moyenne	Moyenne	Moyenne	Mineure
IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	
Activités d'exploitation et d'entretien	TYPE D'IMPACT	+				-							-	-		-	-	-		-	+	+	+	+		+			-		-		
	DEGRÉ DE PERTURBATION	Fa				Fa						Fa	Fa		Fa	Fa	Fa	Fa	N/D	Fa	M	Fa	Fa	M		Fa			Fa		Fo		
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	M				M						M	Fa		M	Fa	M			M	Fo	M	M	Fo		Fa			Fa		M		
	DURÉE	P				P						P	P		P	P	P			M	P	P	P	P		P			P		P		
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo				Fo						Fo	M		Fo	M	Fo			Fa	Fo	Fo	Fo	Fo		M			M		Fo		
	ÉTENDUE	R				P						P	P		P	P	P			L	P	L	R	P		R			P		P		
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Majeure				Moyenne						Moyenne	Mineure		Moyenne	Mineure	Moyenne			Mineure	Moyenne	Majeure	Majeure	Moyenne		Majeure			Mineure		Moyenne		
IMPACT RÉSIDUEL	SIGNIF.				NON SIGNIF.						NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		

Impact majeur positif
Impact majeur négatif
Impact moyen positif
Impact moyen négatif
Impact mineur

Tableau 6-2 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Aéroport – Tracé 2B

COMPOSANTES DU MILIEU RÉCÉPTEUR TOUCHÉES PAR LE PROJET (éléments sensibles)		Valeur de la composante environnementale ¹																																					
		Qualité de l'air et climat	Hydrogéologie	Qualité des eaux souterraines	Hydraulique et glaces	Hydrologie, hydrographie, écoulement des eaux de surface	Qualité des eaux de surface	Stabilité des sols	Qualité des sols	Qualité des sédiments	Végétation terrestre, riveraine et aquatique	Milieux humides	Sites protégés ou d'intérêt écologique	Mammifères et habitat	Ichthyofaune et habitat	Avifaune et habitat	Héropétofaune et habitat	Espèces floristiques et fauniques à statut précaire	Espèces exotiques envahissantes	Santé publique et sécurité civile	Sécurité routière	Circulation routière	Activités récréotouristiques	Socio-Économie	Utilisation et affectation du sol	Services transport collectif	Patrimoine bâti/culturel	Patrimoine archéologie	Infrastructures et services publics	Climat sonore et vibrations	Transport ferroviaire	Paysage							
COMPOSANTES DU PROJET (sources d'impacts)		TG	M	M	TG	F	G	G	G	F	G	TG	TG	M	TG	G	M	TG	M	TG	TG	TG	G	G	G	M	TG	TG	G	M	TG	TG	G	M	G	M	G	M	
Activités d'aménagement et de construction	TYPE D'IMPACT	-	-	-	N/A	-	-	-	+	N/A	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	M	Fa		Fa	Fa	Fa	Fa		Fa	M	M	Fa		Fa	M	Fa	Fa	Fa	Fa	Fa	Fa	M	M	M								Fo	M		M		
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	M	Fa		Fa	M	M	M		M	Fo	Fo	Fa		M	M	M	Fa	Fa	Fa	Fa	Fo	Fo	M								Fo	M		M			
	DURÉE	T	T	T		T	T	T	P		P	P	P	P		P	P	P	T																				
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	M	Fa		Fa	M	M	Fo		Fo	Fo	Fo	M		Fo	Fo	Fo	Fa	Fa	Fa	Fa	Fo	Fo	M										M	M		M	
	ÉTENDUE	L	L	P		L	P	P	P		P	L	L	P		P	L	P	R																	L	P		P
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Majeur	Moyenne	Mineur		Mineur	Mineur	Mineur	Moyenne		Moyenne	Majeur	Majeur	Mineur		Moyenne	Majeur	Moyenne	Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne	Mineur	Moyenne	Moyenne	Mineur							Moyenne	Mineur		Mineur		
	IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.							NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		
Activités d'exploitation et d'entretien	TYPE D'IMPACT	+	-			-	-							-		-		-				+	+	+		+							N/D	-		-			
	DEGRÉ DE PERTURBATION	Fa	M			Fa	Fa						Fa		Fa		Fa		Fa		Fa		Fa	Fa	Fa	Fa							Fa		Fa				
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	M	M			Fa	M						M		M		M		M		M		M	M	M	Fa								Fa		Fa			
	DURÉE	P	P			P	P						T		P		P				M		P	P	P	P									P		P		
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	Fo			M	Fo						M		Fo		Fo		Fo		Fa		Fo	Fo	Fo	M								M		M			
	ÉTENDUE	R	P			P	P						P		P		P				L		R	R	L	R								P		P			
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Majeur	Moyenne			Mineur	Moyenne						Mineur		Moyenne		Moyenne				Mineur		Majeur	Majeur	Majeur	Majeur								Mineur		Mineur			
	IMPACT RÉSIDUEL	SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.						NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.	SIGNIF.								NON SIGNIF.		NON SIGNIF.			

Impact majeur positif
Impact majeur négatif
Impact moyen positif
Impact moyen négatif
Impact mineur

Tableau 6-3 : Synthèse révisée des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Deux-Montagnes

COMPOSANTES DU MILIEU RÉCEPTEUR TOUCHÉES PAR LE PROJET (éléments sensibles)		COMPOSANTES DU PROJET (sources d'impacts)																																
		TG	M	G	TG	F	G	G	G	F	G	TG	TG	TG	M	TG	G	M	TG	M	TG	TG	G	G	G	M	TG	TG	G	M	G	M	G	M
Valeur de la composante environnementale ¹		Qualité de l'air et climat	Hydrogéologie	Qualité des eaux souterraines	Hydraulique et glaces	Hydrologie, hydrographie, écoulement des eaux de surface	Qualité des eaux de surface	Stabilité des sols	Qualité des sols	Qualité des sédiments	Végétation terrestre, riveraine et aquatique	Milieux humides	Sites protégés ou d'intérêt écologique	Mammifères et habitat	Ichthyofaune et habitat	Avifaune et habitat	Herpétofaune et habitat	Espèces floristiques et fauniques à statut précaire	Espèces exotiques envahissantes	Santé publique et sécurité civile	Sécurité routière	Circulation routière	Activités récréotouristiques	Socio-Économie	Utilisation et affectation du sol	Services transport collectif	Patrimoine bâti/ culturel	Patrimoine archéologie	Infrastructures et services publics	Climat sonore et vibrations	Transport ferroviaire	Paysage		
Activités d'aménagement et de construction	TYPE D'IMPACT	-			-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	DEGRÉ DE PERTURBATION	Fa			M	Fa	M	N/D	N/D Ph2	Fa	Fa	Fa	M	Fa	M	Fa	M	M	Fa	Fa	Fa	Fo	M	Fo	Fo	M	Fo	N/D	M	Fo	Voir Ouest	Fa		
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	M			Fo	Fa	Fo			Fa	M	M	Fo	Fa	Fo	M	M	Fo	Fa	M	M	Fo	Fo	M	Fo	M	Fo		Fo	M		Fa		
	DURÉE	T			T	T	T			T	P	P	T	T	T	P	T	T	T	T	T	T	T	T	P	T	P		P	T		M		
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	M			Fo	Fa	Fo			Fa	Fo	Fo	Fo	Fa	Fo	Fo	M	Fo	Fa	M	M	Fo	Fo	M	Fo	M	Fo		Fo	M		Fa		
	ÉTENDUE	L			L	L	L			L	P	P	L	P	L	P	L	L	R		L	L	L	L	L	P	R	P		P	L		P	
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Moyenne			Majeure	Majeure	Majeure			Majeure	Moyenne	Moyenne	Majeure	Majeure	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	
	IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.
Activités d'exploitation et d'entretien	TYPE D'IMPACT	+			-								-	-	-	-	-	-		-	+	+	+	+										
	DEGRÉ DE PERTURBATION	Fa			Fa						Fa	Fa	Fa	Fa	Fa	Fa	Fa	Fa		Fa	M	M	Fa	M									Fa	M
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	M			M						M	M	Fa	M	M	Fa	M			M	Fo	Fo	M	Fo									Fa	M
	DURÉE	P			P						P	P	P	P	P	P	P	P		M	P	P	P	P									P	P
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo			Fo						Fo	Fo	M	Fo	Fo	M	Fo			Fa	Fo	Fo	Fo	Fo									M	Fo
	ÉTENDUE	R			L						P	P	P	P	P	P	P			P	P	L	R	R									L	P
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Moyenne			Moyenne						Moyenne	Moyenne	Majeure	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne									Moyenne	Moyenne
	IMPACT RÉSIDUEL	SIGNIF.			SIGNIF.						NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.

Impact majeur positif
Impact majeur négatif
Impact moyen positif
Impact moyen négatif
Impact mineur

Tableau 6-4 : Synthèse des impacts identifiés pour l'implantation de l'antenne Rive-Sud

		COMPOSANTES DU MILIEU RÉCEPTEUR TOUCHÉES PAR LE PROJET (Éléments sensibles)																																	
		Qualité de l'air et climat	Hydrologie	Qualité des eaux souterraines	Hydraulique et glaces	Hydrologie, hydrographie, écoulement des eaux de surface	Qualité des eaux de surface	Stabilité des sols	Qualité des sols	Qualité des sédiments	Végétation terrestre	Végétation riveraine et aquatique (inclut les milieux humides)	Sites protégés ou d'intérêt écologique	Mammifères et habitat	Ichtyofaune et habitat	Avifaune et habitat	Herpétofaune et habitat	Espèces à statut particulier	Espèces exotiques envahissantes	Santé publique et sécurité civile	Sécurité routière	Circulation routière	Activités récréotouristiques	Socio-Économie	Utilisation et affectation du sol	Services transport collectif	Patrimoine bâti/culturel	Infrastructures et services publiques	Climat sonore et vibrations	Activités agricoles	Transport maritime	Transport ferroviaire	Paysage		
COMPOSANTES DU PROJET (sources d'impacts)		G	M	M	G	F	G	G	G	F	M	G	TG	M	G	G	M	TG	F	G	G	G	G	G	G	TG	G	G	TG	G	G	G	M		
Activités d'aménagement et de construction	TYPÉ D'IMPACT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	M	Fa	Fa	Fo	Fo	Fo	M	M	Fa	Fo	M	M	Fo	Fo	M	Fo	Fo	M	M	Fa	M		M	Fa	M	Fo	M	Fa		M	M		
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	M	Fa	M	M	Fo	Fo	Fo	Fa	Fa	Fo	Fo	M	Fo	Fo	M	Fo	M	Fo	M	Fo	Fo		Fo	M	Fo	Fo	Fo	M	Fa		Fo	M	
	DURÉE	T	T	T	T	P	T	T	T	T	T	T	T	P	T	T	P	P	P	P	T	T	T	T		P	T	P	P	T	T		T	P	
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	M	Fa	M	Fo	Fo	Fo	Fo	Fa	Fa	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	M	Fo		Fo	M	Fo	Fo	Fo	M		Fo	Fo	
	ÉTENDUE	P	L	P	P	P	P	P	P	P	P	L	R	P	L	L	L	L	R	P	P	P	R	P		P	R	L	L	L	P		L	P	
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Moyenne	Moyenne	Mineur	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne		Moyenne	Moyenne	
IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	
Activités d'exploitation et d'entretien	TYPÉ D'IMPACT	+	-	-			-		-		-	-	-		-									+		+		N/D	+	-	-		-		
	DEGRÉ DE PERTURBATION	M	Fo	Fo			Fa		Fa		Fa	Fa	Fo		Fo									Fo	M	M		Fa		M		Fo	M	M	M
	INTENSITÉ DE L'IMPACT	Fo	M	M			M		M		Fa	M	Fo		Fo									Fo	Fo	Fo		M		Fo	Fo	Fo	Fo	M	
	DURÉE	P	P	T			T		P		T	T	M		P									M	P	P		P		P	P	P	P	P	
	INDICE DURÉE/INTENSITÉ	Fo	Fo	M			M		Fo		Fa	M	M		Fo									M	Fo	Fo		Fo		Fo	Fo	Fo	Fo	Fo	
	ÉTENDUE	L	L	L			L		P		P	P	R		L									L	P	R		L		R		P	L	P	P
	IMPORTANCE DE L'IMPACT	Moyenne	Moyenne	Moyenne			Moyenne		Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne		Moyenne									Moyenne	Moyenne	Moyenne		Moyenne		Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne
IMPACT RÉSIDUEL	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.			NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.									NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.		NON SIGNIF.		NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.	NON SIGNIF.

Impact majeur positif
Impact majeur négatif
Impact moyen positif
Impact moyen négatif
Impact mineur

6.3.1 **Section 9.3.1 modifiée : Impacts et enjeux d'intérêt ou préoccupants**

À la lumière des informations compilées aux tableaux précédents, certains impacts ou enjeux environnementaux identifiés sont jugés plus préoccupants ou présentent un intérêt plus marqué. Ces impacts ou enjeux se traduisent par un impact résiduel important malgré la mise en application des mesures d'atténuation proposées; d'autres ne peuvent être atténués que par des mesures importantes ou complexes à mettre en place. Les sections qui suivent élaborent sur ces enjeux et les présentent en trois volets :

- Les impacts majeurs du projet défini à ce jour;
- Les effets positifs (bénéfiques) du projet qui pourront être bonifiés par la mise en place de mesures de bonification spécifiques;
- Les impacts qui nécessiteront des évaluations plus approfondies dès que la définition du projet, notamment en ce qui concerne les méthodes de construction, sera mieux détaillée.

6.3.2 **Section 9.3.2 modifiée : Impacts majeurs identifiés**

6.3.2.1 **Section 9.3.2.1 modifiée : Milieu physique**

Les composantes du milieu physique qui risquent de subir des effets significatifs du projet du REM sont l'hydraulique et le régime des glaces et la qualité des eaux de surface, qui seront touchées par les activités de construction sur l'antenne Deux-Montagnes. La qualité de l'air subira également les effets des activités de construction sur l'antenne Aéroport, l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'antenne Rive-Sud.

6.3.2.2 **Section 9.3.2.1.1 modifiée Qualité de l'air**

Les travaux de creusage de tranchées ou tunnels dans l'antenne Aéroport et Rive-Sud, et la construction de talus de fondation de la nouvelle voie ferrée de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, occasionneront une détérioration temporaire de la qualité de l'air dans l'environnement entourant les sites de travaux. En effet, des poussières de déblais, de remblais et de sols seront mises en suspension par les activités de manutention, d'entreposage et de transport des matériaux de construction. La qualité locale de l'air sera perturbée de façon probablement perceptible par les communautés locales.

Une modélisation de la dispersion atmosphérique des émissions de poussières liées à ces travaux est en cours et ses résultats seront transmis lorsque disponibles.

Ces émissions de poussières seront inévitables, mais pourront être contrôlées par :

- L'utilisation d'abat-poussières sur les chemins, les piles et les zones de circulation des équipements mobiles;
- Le nettoyage des camions à leur sortie des sites ;
- L'entreposage minimal des déblais et remblais sur les sites.

6.3.2.3 *Section 9.3.2.2 révisée : Milieu biologique*

Des impacts significatifs sur les composantes biologiques du milieu naturel seront ressentis pendant les activités de construction du projet de REM. Le long de l'antenne Deux-Montagnes, les composantes affectées par les impacts significatifs seront la faune aquatique et les sites protégés et d'intérêt faunique, dans les secteurs du Bois-de-Liesse à Montréal, de la rivière des Prairies et de la rivière des Mille-Îles. Le long de l'antenne aéroport 2B, dans le Technoparc Montréal, à la limite nord du parc-nature des Sources (territoire en voie de protection), les composantes suivantes seront affectées par des impacts significatifs : l'herpétofaune et les milieux humides.

Des impacts significatifs pourraient aussi être ressentis le long de l'antenne Deux-Montagnes sur les espèces fauniques à statut précaire susceptibles d'être retrouvées dans l'emprise et à proximité des aires d'implantation des ponts des rivières des Prairies et des Mille-Îles.

En période d'exploitation, un seul impact significatif a été identifié, et ce, sur la faune ichthyenne du ruisseau Bertrand, dans le secteur de Montréal, à proximité de l'antenne Deux-Montagnes. Il s'agit d'un impact de nature positive sur l'habitat du poisson de ce ruisseau par la création d'une aire supplémentaire d'alimentation.

6.3.2.3.1 *Nouvelle section 9.3.2.2.2.4 : Impact sur les composantes sensibles du Technoparc Montréal*

Le projet du REM aura un impact majeur sur les milieux humides et l'herpétofaune qu'ils abritent, dans l'emprise du parc-nature des Sources, à moins de 50 m de la station Technoparc Montréal.

La construction de la partie en tunnel de l'antenne de l'aéroport 2B nécessitera l'excavation d'une tranchée d'environ 250 m au nord du chemin Saint-François, le long de l'avenue Marie-Curie, entre les stations Technoparc et Aéroport de Montréal. Selon les données préliminaires obtenues, l'excavation de cette tranchée pourrait avoir un impact majeur sur l'hydrogéologie du parc-nature des Sources, soit un site en voie de protection par la Ville de Montréal. Ce parc-nature regroupe une mosaïque de milieux humides de grande qualité écologique et abrite plusieurs espèces fauniques (faune aviaire, herpétofaune, petits mammifères, surtout). En effet, les activités d'excavation pourraient causer un rabattement

de la nappe d'eau souterraine dans un rayon de plusieurs dizaines de mètre autour de la tranchée. Cette distance d'impact pourrait causer le drainage d'une portion importante du marécage arborescent situé à l'est de l'avenue Marie-Curie et toucher des milieux humides (marécage, prairie humide, marais, etc.) à l'ouest de l'avenue.

L'intégrité des milieux humides résiduels sera aussi affectée par l'enlèvement de la végétation, leur exposition aux éléments et à l'érosion ainsi qu'à des périodes d'ensoleillement plus longue et une température accrue.

L'herpétofaune sera affectée par la diminution de la qualité des fonctions écologiques des milieux humides du parc-nature des Sources puisqu'ils constituent pour les amphibiens et les reptiles des habitats importants, particulièrement en période de reproduction et de croissance des jeunes, ainsi que des aires d'alimentation.

Des mesures d'atténuation seront appliquées afin de limiter au maximum les impacts sur les milieux humides et l'herpétofaune, lors des travaux de construction. Par exemple :

- Identifier et délimiter clairement les milieux humides et exiger le respect d'une distance de 60 m entre les installations de chantier et ceux-ci;
- Respecter toutes les bonnes pratiques pour la protection de l'eau de surface et souterraine;
- S'assurer du bon état des équipements et de la machinerie (émissions atmosphériques, fuites d'huiles et graisses, etc.);
- Éviter le dessouchage et l'enlèvement des racines en zone riveraine;
- Reconstituer le lit et les rives des milieux humides résiduels selon leurs conditions d'origine, ou mieux, après les travaux;
- Éviter la mise en pile et l'accumulation temporaire de débris (ex. : planches, tôles, branchages, etc.) sur le chantier qui pourraient attirer des spécimens de l'herpétofaune et vérifier leur présence avant la manipulation de telles piles et dépôts; et
- Développer un plan de compensation pour la perte des milieux humides.

De plus, des méthodes de construction dites étanches permettant de préserver l'intégrité de l'hydrologie et l'hydrogéologie ainsi que la qualité de l'eau de surface et souterraine sont également à l'étude afin de limiter au maximum les impacts sur ces milieux humides.

Une étude de modélisation hydrogéologique approfondie sera réalisée avant les audiences du BAPE et sera fournie au MDDELCC afin de déterminer de manière précise les impacts potentiels des activités de construction de la tranchée et du tunnel de l'antenne aéroport 2B sur la nappe d'eau souterraine et sur les milieux humides du parc-nature des Sources.

6.3.2.4 Section 9.3.2.3 modifiée : Milieu humain

Les composantes du milieu humain qui subiront les effets négatifs significatifs du projet, particulièrement durant la construction, incluent la circulation routière, le transport ferroviaire, le transport collectif, certaines activités récréotouristiques et certaines composantes de l'activité économique locale.

L'option 2 de l'antenne Aéroport aura des incidences sur le milieu humain, mais aucun impact majeur, notamment du fait que la structure sera souterraine et que les méthodes de construction (tunnelier) n'affecteront pas les infrastructures et services en surface.

L'option 2B n'aura pas d'impact majeur au niveau socio-économique en période de construction.

6.3.2.4.1 Section 9.3.2.3.1 modifiée : Socio-économie

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.1.1 : ANTENNE AÉROPORT

La construction de l'option 1A aura une incidence négative importante sur les activités économiques et industrielles présentes le long de son tracé. La construction de la partie aérienne de l'option 1A entraînera la cessation des activités d'une station-service Esso dont le terrain sera totalement acquis. Elle perturbera également les activités industrielles du fait de l'acquisition d'une partie des lots de treize (13) entreprises du secteur.

De façon générale, les travaux d'excavation et d'aménagement de fossés interféreront temporairement avec les activités des entreprises localisées le long de la montée Saint-Rémi. Sur les terrains de l'aéroport, la construction de la tranchée couverte entraînera la fermeture d'une aire de stationnement qui représente le site de la gare du train léger à l'aéroport. Cette fermeture pourrait engendrer une perte de revenus pour ADM. Suite à une analyse multicritères, l'option 1A a été abandonnée.

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.1.2 : ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue impliquera l'acquisition totale, partielle ou des servitudes sur 89 lots. Ces opérations foncières affecteront la totalité ou une partie des terrains d'entreprises privées : vingt-six (26) expropriations, soixante-une (61) acquisitions partielles, et deux (2) servitudes de tréfond. Le projet, à travers le MTQ, a entamé des discussions afin de prendre des ententes avec les propriétaires des terrains

affectés. La sélection du tracé proposé a visé une interférence minimale avec les propriétés privées existantes. Les relocalisations ou ajustements résiduels sont jugés inévitables, mais pourront avoir une incidence négative sur les entreprises affectées. Cependant, des acquisitions partielles et des servitudes temporaires seront favorisées avec une remise des terrains aux propriétaires à la fin des travaux de construction.

6.3.2.4.2 Section 9.3.2.3.2 modifiée : Activités récréotouristiques

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.2.1: ANTENNE AÉROPORT

Suite à la sélection de la variante 2B pour l'Antenne Aéroport, les impacts résultants de la variante 1A et présentés dans l'Addenda 2 ont été remplacés par ceux résultants de la variante 2B, qui sont discutés ci-après.

Les travaux de construction de l'option 2B interféreront de manière ponctuelle avec les pistes cyclables du Technoparc St-Laurent et les activités d'un club de patins à roues alignées. Dans la mesure où les travaux de construction de la structure aérienne n'impliqueront pas de fermeture de rues dans le Technoparc, ces interférences seront limitées dans le temps et n'occasionneront qu'un impact mineur.

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.2.2: ANTENNE DEUX-MONTAGNES

Les travaux de modification de l'antenne Deux-Montagnes entraîneront une restriction de l'accès à certaines portions de la rivière des Prairies et de la rivière de Milles-Îles. Ces deux rivières sont des lieux de pratiques de plusieurs sports nautiques ainsi que des lieux de villégiature; la route Bleue des Voyageurs passe notamment par la rivière des Prairies. Ces activités seront restreintes de manière temporaire dans les zones des travaux. Une coordination avec le Parc des Milles-îles et le parc de la rivière des Prairies en charge d'un grand nombre d'activités récréotouristiques sur ces deux rivières sera nécessaire pour informer les usagers des périodes de travaux et des restrictions d'accès. Le plan de communication qui sera développé dans le cadre du projet intégrera cet aspect.

La fermeture de la rue Graveline supprimera également un accès à la marina Bobino. L'étagement prévu à l'avenue des Bois permettrait de remplacer cet accès. Une planification sera mise en place dans le but de fermer la rue Graveline après la construction de l'étagement sur l'avenue des Bois.

Finalement, plusieurs pistes et bandes cyclables seront affectées de manière temporaire pendant la construction des 15 étagements sur la ligne. Il s'agit principalement des pistes situées le long des boulevards O'Brien, Gouin, Des Sources, Deux-Montagnes, de la rue des Peupliers, des Érables, le long du barrage Grand Moulin et de la Route Verte No 1 qui longe la rue Henri-Dunant qui sera fermée. Des trajets alternatifs seront offerts pendant les

travaux de construction afin d'en minimiser l'impact. La mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées aura pour effet de minimiser le degré de perturbation des impacts identifiés, de telle sorte que les impacts résiduels seront non significatifs.

6.3.2.4.3 Section 9.3.2.3.3 modifiée : Transport ferroviaire

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.3.1: ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Le chemin de fer de l'antenne Deux-Montagnes est une voie double entre la Gare Centrale et la gare Bois-Franc. La première voie se poursuit jusqu'à Deux-Montagnes tandis que la seconde bifurque et emprunte l'embranchement Doney. Cette voie est utilisée épisodiquement par le CN afin de desservir quelques entreprises dans le secteur industriel situé le long et au sud de l'autoroute 40. Le projet STC-Ouest envisage la transformation de cette voie afin d'y construire une voie double qui sera utilisée par les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport du train léger. Des informations additionnelles relatives à l'utilisation de cette voie par le CN permettent de conclure que l'interruption de cette activité n'occasionnera qu'un faible degré de perturbation. Le transport ferroviaire ne sera donc pas affecté de façon majeure par le projet.

6.3.2.4.4 Section 9.3.2.3.4 modifiée : Circulation routière

L'ensemble du projet STC-Ouest prévoit le remplacement des passages à niveau existants par des passages supérieurs (viaducs) ou inférieurs (tunnels) pour tenir compte de la haute fréquence prévue du train léger (toutes les 6 à 12 minutes en période de pointe). Les transformations du réseau routier sont conformes à la description du projet au moment de la rédaction de l'étude d'impact. Elles pourraient être sujettes à changement lorsque la définition du projet sera finale. Les transformations routières qui découleront du projet ont été analysées afin d'en vérifier l'impact sur la sécurité et la circulation routière durant les travaux de construction et par la suite, durant l'exploitation du SLR. Les résultats de cette analyse sont présentés à l'annexe K.

SECTION 9.3.2.3.4.1 MODIFIÉE : ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La construction de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue résultera en l'abandon de six (6) passages à niveau existants. Sur le tracé aérien, il est prévu d'abandonner les passages à niveau suivants : sur un chemin privé à Saint-Laurent, sur la rue Floreani, la rue André, le boulevard des Sources, le boulevard Delmar et l'avenue Doyon. Le pont ferroviaire traversant l'autoroute 40 sera quant à lui démolit et reconstruit.

Par ailleurs, le tracé aérien sera construit sur la voie de desserte nord de l'autoroute 40 à partir de Pointe-Claire (à la hauteur de l'avenue Holiday), jusqu'au boulevard Morgan à Sainte-Anne-de-Bellevue). La structure traversera aussi l'autoroute 40, le boulevard Saint-

Charles et interfèrera avec le Chemin Ste-Marie, la rue Jean-Yves et le chemin de l'Anse-à-l'Orme. L'incidence des travaux de construction sur ces intersections (entre Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue) n'a pas encore été effectuée. Une évaluation plus détaillée des impacts sur toutes les artères affectées par le projet pourra être complétée au cours des prochains mois.

Les travaux envisagés rendront plus difficile l'accès aux résidences privées, aux secteurs affectés par les travaux ainsi que le déplacement des piétons et des cyclistes. Au niveau des travaux sur des ouvrages existants, c'est l'intersection avec la rue Floreani qui présente les enjeux d'accessibilité les plus importants pendant les travaux, car elle croise la rue Etingin qui finit en cul-de-sac sans accès sur le boulevard Henri-Bourassa, compte tenu de la présence des bretelles de l'autoroute 40.

La réduction des enjeux de sécurité et d'accessibilité pendant les travaux implique le maintien de l'accès aux entrées privées, le réaménagement de certaines intersections (Floreani/Etingin), le maintien d'une voie par direction en tout temps (trois voies dans le cas du boulevard des Sources) et la mise en place de mesures assurant la sécurité des usagers, les piétons et cyclistes en particulier.

Cinq stationnements incitatifs sont prévus sur cette antenne à Sainte-Anne-de-Bellevue (2 000 cases), Kirkland (500 cases), Pointe-Claire (1 000 cases), Des Sources (500 cases) et Autoroute 13 (800 cases). L'accès et la sortie de ces stationnements incitatifs pourrait générer de la congestion routière. Des études de circulation sont actuellement en cours afin de déterminer l'incidence de la mise en place de ces stationnements sur l'accès aux artères adjacentes. Selon les résultats des études, le design de projet inclurait les mesures suivantes : l'ajout d'échangeurs sur les voies existantes, l'ajout de voies de virage ou de feux de circulation, ainsi que la multiplication des accès pour les entrées et sorties des stationnements. Ces mesures seront pour la plupart intégrées au design de projet, de telle sorte que les enjeux de congestions seront pris en considération en amont. Des mesures d'atténuation additionnelles pourraient être développées si des enjeux persistents sont identifiés sur des tronçons ou à des intersections spécifiques. Le développement de voies réservées pour les autobus ou le covoiturage pourrait représenter une option.

Finalement, le camionnage requis pour l'acheminement de l'équipement et le transport des déblais et autre matériaux par l'entrepreneur pourrait affecter la circulation de véhicules lourds sur l'autoroute 40 et sur les artères adjacentes du secteur.

SECTION 9.3.2..3.4.2 MODIFIÉE : ANTENNE DEUX-MONTAGNES

La transformation de l'antenne Deux-Montagnes implique le doublement de la ligne entre les gares Bois-Franc et Deux-Montagnes, d'une part, et la construction de quinze (15) ouvrages d'art (ponts ou viaducs) en remplacement des passages à niveau existants. Le Tableau 6-5 résume les interventions proposées. Les transformations envisagées ont été analysées afin d'en vérifier l'impact sur la sécurité et la circulation routière durant les travaux de construction et par la suite, durant l'exploitation du REM.

Les intersections affectées sont évaluées selon l'importance des enjeux, la priorité no 1 représentant les sites présentant des enjeux majeurs en matière d'accessibilité et de sécurité pendant et après les travaux. À ces intersections, les problématiques suivantes sont anticipées pendant les travaux :

- Une faible accessibilité aux entrées privées (rue Les Érables et gare Grand-Moulin);
- Une réduction des places de stationnement et des interférences avec des arrêts d'autobus (gare Sunnybrooke et rue Les Érables);
- Une discontinuité des bandes cyclables localisées de part et d'autre des axes routiers affectés et de certaines pistes cyclables;
- La perturbation des activités des commerces situés à proximité des intersections.

Des changements ont été apportés aux modifications envisagées sur l'antenne Deux-Montagnes, suite aux consultations avec les municipalités où les travaux sont envisagés.

Tableau 6-5 : Points d'intersection et aménagements proposés

No.	Point d'intersection	Ville	Tunnel routier	Étagement routier	Pont (au dessus d'une route)	Viaduc ferroviaire	Priorité		
							Étagement ferroviaire	Fermeture de rue	
1	Boulevard O'Brien	Montréal					X	2	
2	Boulevard Toupin			X				2	
3	Rue Alexander						X	2	
4	Boulevard Sunnybrooke				X			1	
5	11 ^e avenue					X		2	
6	Boulevard Gouin					X		1	
	Sentier du Bois de Liesse					X			
7	Boulevard des Sources					X	2		
8	Chemin du Tour	Laval	X (au nord-ouest)				X	2	
	Avenue des Bois						X		
9	Rue Graveline			X (à l'est)				X	1
10	Rue Les Cèdres - Accès du golf Chemin du Bord de l'eau					X		X	3
11	Rue Les Érables			X				1	
12	Boulevard du Lac - Gare Grand-Moulin	Deux-Montagnes		X				1	
13	Rue Henri-Dunant Chemin Oka					X		X	1
14	Boulevard Deux-Montagnes				X				2
15	Boulevard Industriel	Saint-Eustache					X	2	

La transformation de la ligne Deux-Montagnes, incluant la construction des ponts sur la rivière des Milles-îles et la rivière des Prairies aura une incidence sur les infrastructures routières et la circulation sur les artères le long de l'antenne.

De façon générale, CDPQ Infra s'engage à développer un plan de communication incluant des activités d'information des résidents du secteur relativement aux travaux. Ce plan devra prévoir un rappel des périodes d'interruption de services, de fermeture de rues ou de modification de trajets. La mise en place d'un plan de circulation des camions et d'une signalisation adéquate pendant les travaux aidera également à limiter les incidences des travaux sur la circulation locale. L'ampleur des travaux prévus sur l'antenne Deux-Montagnes requiert l'implication d'un plus grand nombre de parties prenantes issues des villes de Montréal, de Laval et de Deux-Montagnes, notamment les services d'urgence, afin d'adapter les plans de circulation des véhicules d'urgence.

6.3.2.4.5 Section 9.3.2.3.5 modifiée : Service de transport collectif

Le service du train léger pourrait avoir un effet négatif sur certaines lignes d'autobus dont l'ampleur reste à évaluer. L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pourrait éventuellement remplacer la navette offerte par l'université McGill de son campus du centre-ville vers sa ferme agricole du campus MacDonald. Ces impacts pourront être limités en travaillant avec la STM et les transporteurs afin d'élaborer des plans d'intégration dans le projet REM.

NOUVELLE SECTION 9.3.2.3.5.1 ANTENNE DEUX-MONTAGNES

En période de construction, un impact d'importance sera la réduction de la fréquence du train de Deux-Montagnes pendant les travaux. Il est envisagé que le train continu à offrir un service similaire aux heures de pointe. Le service pourrait cependant être perturbé en dehors des heures de pointe; le cas échéant, il serait remplacé par un service d'autobus entre Deux-Montagnes et Montréal. Ce changement pourrait avoir une incidence sur l'utilisation du service de transport en commun. Une bonne fréquence des autobus pourrait contribuer à réduire l'incidence de cet impact. L'impact résiduel pourrait cependant demeurer significatif.

En période d'opération, l'un des principaux impacts négatifs du STC-Ouest sur le transport collectif existant sera relatif à l'arrêt de la ligne Mascouche à la jonction de l'Est – Station de correspondance A40. Le train de Mascouche, qui relie Mascouche à la Gare Centrale, a été mis en service en 2014. La mise en fonction de l'antenne Deux-Montagnes prévoit une interruption de la ligne Mascouche à la jonction de l'Est (station de correspondance A40), qui en deviendrait le terminus. Cette modification engendrera le transfert d'un nombre important d'usagers du train de banlieue de Mascouche se dirigeant vers le centre-ville, qui devront à partir de ce point utiliser le REM. Selon les estimations disponibles à la date de

rédaction de ce rapport, de 400 à 850 passagers par train de banlieue en pointe du matin devront transférer du train de banlieue vers le REM. Cette modification pourrait générer des retards pour les usagers qui se rendaient à la Gare Centrale et qui devraient voir leur trajet s'allonger de quelques minutes (estimation préliminaire de quatre à dix minutes) entre l'arrivée du train de Mascouche et le passage du prochain train léger. Par ailleurs, le plan de communication à développer visera à expliquer aux usagers les changements proposés ainsi que les mesures mises en place afin de limiter les désagréments liés au transfert du train de Mascouche vers le REM.

Une mesure d'atténuation de cet impact envisagée serait la mise en attente de trains léger à la station de correspondance Autoroute 40 afin d'embarquer les passagers de Mascouche dès leur arrivée et ainsi de minimiser le temps d'attente. Une telle mesure réduirait le degré de perturbation de cet impact, ainsi que sa durée, ce qui aura pour conséquence d'en réduire l'importance. L'impact résiduel deviendrait ainsi non significatif.

Finalement, le projet ne prévoit pas d'augmentation des places de stationnement pour les stations de l'antenne Deux-Montagnes. Ces stationnements étant actuellement à capacité, l'accès aux stations du REM en période d'opération pourrait s'avérer problématique et constituer un frein à l'utilisation du train léger. Un circuit d'autobus de rabattement fréquent est envisagé afin de pallier à cette limite. Cette solution réduirait le degré de perturbation de cet impact, ce qui résulterait en un impact résiduel non significatif.

6.3.3 Effets positifs et bénéfiques du projet

Les éléments suivants apparaissent comme des effets positifs résultants de l'implantation du STC-Ouest du REM. Ces éléments profiteront des mesures de bonification qui pourraient être mises en place par CDPQ dans le cadre de l'octroi des contrats de construction ou d'exploitation du REM.

6.3.3.1 Section 9.3.3.4 révisée : Organisation sociale et économie

Des simulations préliminaires à partir du Modèle intersectoriel du Québec (MISQ) de l'ISQ ont permis d'estimer les impacts économiques du projet sur l'économie du Québec. Il en ressort que :

- L'investissement de 5,5 G\$ en transport collectif planifié par CDPQ Infra aurait un impact de 3,1 G\$ sur le PIB québécois et soutiendrait près de 30 000 emplois.
- Les dépenses de 134 M\$ (pour une année) en exploitation et maintenance du projet auraient un impact de 103 M\$ sur le PIB québécois, soutiendraient 1 054 emplois et rapporteraient 8,2 M\$ en revenus au gouvernement du Québec, 8,4 M\$ en

parafiscalité québécoise, 4,1 M\$ en revenus au gouvernement fédéral et 1,8 M\$ en parafiscalité fédérale.

À un niveau plus local, la création d'une antenne dans l'axe de l'A40 et d'une seconde vers l'aéroport offre deux nouvelles dessertes en transport collectif à haute fréquence de service dans cette partie de l'île de Montréal, qui constitue le deuxième pôle d'emplois en importance du Grand Montréal, après le centre-ville, ainsi que le plus important pôle industriel du Québec. La congestion routière de l'A40 et l'absence de système de transport collectif à haute capacité de service constituent présentement un frein au développement de cette zone d'emplois, qui compte notamment le Technoparc Saint-Laurent (près de 6 500 emplois). Un nouveau service de métro léger et la construction de stations améliorent de manière significative la fluidité des déplacements dans ce secteur à fort potentiel de développement.

Pour l'antenne Deux-Montagnes, l'opération du REM améliorera la desserte du nord de l'île en remplaçant le train actuel qui est à la limite de sa capacité. La desserte de l'aéroport devrait générer des retombées positives. Bien que les lignes 1A et 2B aient pour objectif principal la liaison entre le centre-ville et l'aéroport, l'opération du train léger pourrait contribuer à la révision et à la mise en œuvre du pôle intermodal (aire TOD) envisagé par la ville de Dorval dans sa vision 2031. L'aire envisagée par la ville est localisée à l'intersection de l'autoroute 20, de la gare Dorval, de l'aéroport et d'un secteur industriel à développer. Cette vision pourrait prendre en considération la création de la nouvelle station du STC à l'aéroport par une optimisation des liens entre la nouvelle station et les secteurs à développer à Dorval.

Il est possible que la mise en place de la desserte ait pour conséquence la réduction de la demande en taxi et limousines à l'aéroport, mais l'opération et l'entretien du train léger devraient contribuer à la création d'emplois spécialisés qui pourront probablement compenser les pertes encourues par l'industrie du taxi.

D'autre part, l'option 2B comporte une station dans le Technoparc St-Laurent, qui aura pour effet de faciliter l'accès pour les travailleurs de ce pôle scientifique et technologique. Ce lien devrait répondre aux besoins des employés actuels et futurs dans la mesure où le Technoparc, à travers son comité de transport, a toujours favorisé l'implantation de modes de transport alternatifs à l'auto-solo. Le Technoparc dispose déjà d'un service d'autobus, d'un taxi collectif le reliant au train de Deux-Montagnes, d'un programme de covoiturage et envisage la rénovation de sa piste cyclable de plusieurs kilomètres. La mise en place du REM pourrait remplacer ces modes de transport mais augmenterait l'accessibilité du secteur et faciliterait le transit des 6 500 employés actuels vers leur lieu de travail. Le lien direct vers l'aéroport est également un atout de taille pour ce secteur qui développe

plusieurs liens à l'international. La création de cette station devrait contribuer à augmenter l'attractivité de ce secteur et à le dynamiser encore plus en accroissant sa densité avec l'arrivée de nouvelles entreprises.

6.3.3.2 Section 9.3.3.7 révisée : Sécurité routière

La suppression des passages à niveau existants sur le tracé actuel de l'antenne Deux-Montagnes contribuera à renforcer la sécurité des automobilistes et à fluidifier la circulation routière une fois le STC-Ouest mis en opération. De façon similaire, la construction d'une structure aérienne et l'arrêt de fonctionnement des passages à niveau existants traversant l'embranchement Doney sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue permettra de renforcer la sécurité des automobilistes et de fluidifier la circulation routière une fois le STC-Ouest mis en opération.

6.3.3.3 Section 9.3.4.3 révisée : Paysage

Un inventaire visuel préliminaire des principales composantes du site a été réalisé à l'aide d'un relevé photographique géo-référencé. Les points GPS identifiant les photographies prises lors de l'inventaire se retrouvent à l'annexe P. Chaque photographie incluse dans ce rapport est identifiée avec le point GPS qui se réfère à cette annexe.

En période de construction, la présence des équipements occasionnera une perte temporaire d'accessibilité visuelle dans les zones présentant un champ visuel ouvert, principalement à certains endroits le long de l'autoroute 40 et sur les sites de construction de la rivière des Prairies et de la rivière de Milles-Îles.

En exploitation, les portions aériennes du projet seront particulièrement perceptibles le long de l'A-40.

Une simulation préliminaire de l'effet visuel des modifications appréhendées sur l'architecture du paysage dans ces cas particuliers est également présentée à l'annexe P. Les impacts des portions de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue qui seront aménagées le long ou sur des emprises ferroviaires existantes seront pour leur part pratiquement imperceptibles.

Les données recueillies ont été ensuite analysées et compilées afin d'identifier des points de vue représentatifs et de déterminer les unités de paysage les plus sensibles. Deux points de vue représentatifs ont été identifiés à ce stade-ci en fonction des paysages types qui caractérisent la zone à l'étude. Ces points de vue représentatifs sont vécus lorsqu'un individu est en mouvement le long de l'autoroute 40, tel que présenté par la Figure 6-1 et Figure 6-2.



Figure 6-1 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir du centre Fairview vers le sud-ouest



Figure 6-2 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir de l'avenue Holiday vers le nord-est



Figure 6-3 : Simulation visuelle STC-O – Vue de l'A-40 à partir du boul. St-Jean vers le nord-ouest

À certains endroits sur ce parcours, il est possible d'apercevoir le Mont-Royal et le centre-ville de Montréal au loin lorsqu'on regarde vers l'est, alors qu'en regardant vers l'ouest, une fois Pointe-Claire passée, l'autoroute longe des paysages qui paraissent plus naturels. Une étude de caractérisation plus détaillée du paysage pourra être entreprise dans les mois à venir afin de fournir plus d'informations aux parties prenantes concernées, et aussi dans le but de développer un plan d'intégration urbain plus spécifique au projet et aux endroits où il sera implanté.

Sur l'antenne Deux-Montagnes, la construction des ouvrages d'art modifiera également le paysage urbain tel qu'illustré par les Figure 6-4 et Figure 6-5.



Figure 6-4 : Simulation abaissement du boulevard Sunnybrooke - Vue intersection avenue Ceres vers le nord



Figure 6-5 : Simulation viaduc ferroviaire au boulevard Gouin– Vue intersection rue Meighen vers le nord-ouest

L'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue est principalement implantée le long de l'autoroute 40, qui présente la nature d'un paysage commercial et industriel jusqu'à son arrivée à Sainte-Anne-de-Bellevue, où un paysage plus agricole est présent. Le paysage commercial traversé par l'autoroute offre une expérience typique de la banlieue montréalaise, bordé principalement de bâtiments commerciaux, du centre commercial Fairview et de bâtiments industriels. Cette unité de paysage est centrale à la zone d'étude et possède une forte accessibilité visuelle sur toute sa longueur. Dans les années 70, l'activité industrielle a quitté les centres urbains pour être relocalisée en bordure des corridors autoroutiers contribuant, compte tenu du manque d'aménagement, à déstructurer et à banaliser le paysage par la formation de longs cordons linéaires et répétitifs sans signification particulière que leur vocation industrielle. C'est le cas des parcs industriels le long des autoroutes 15, 40 et 20.

Ainsi, les ouvertures visuelles rencontrées le long de l'autoroute 40 diminuent la capacité d'insertion de la voie aérienne du REM, mais les fermetures visuelles créées par les bâtiments existants augmentent la capacité d'insertion. Les qualités intrinsèques du paysage commercial et industriel traversé par l'autoroute entre Pointe-Claire et Sainte-Anne-de-Bellevue ne représentent donc pas un attrait important, de telle sorte que le projet ne l'affectera que de façon mineure.

La variante 2 de l'antenne Aéroport qui sera en tunnel affectera seulement le secteur industriel entre la voie ferroviaire existante de la ligne Deux-Montagnes et la station d'Hydro-Québec au point d'interconnexion de l'embranchement de l'antenne Aéroport avec l'antenne Deux-Montagnes. Par contre, la variante 1A de l'antenne Aéroport, dont la structure aérienne traversera une partie de la zone commerciale et industrielle entre l'autoroute 40 et l'aéroport, aura plus d'effet sur le paysage existant.

La structure aérienne de l'option 2B traverse l'autoroute 40 et passe ensuite sur le terre-plein du boulevard Alfred-Nobel qui offre une vue vers le Mont-Royal et le dôme de l'oratoire St-Joseph. La tour de l'Université de Montréal est également visible au loin. La faible hauteur des bâtiments aux abords de l'aéroport de Dorval contribue à la pérennité de ce cône visuel.

De plus, la portion du tracé passant au nord des pistes de l'aéroport fait partie d'une unité critique aux opérations de l'aéroport, notamment à l'atterrissage et au décollage des avions. Le point de vue à partir de la piste sur le paysage actuel, constitué principalement d'un paysage ouvert libre de construction humaine et d'une aire gazonnée (ancien terrain de golf) parsemée d'îlots de végétation arbustive. Cette unité de paysage offre des points de repère critiques lors de l'atterrissage et du décollage des avions et doit être maintenue intègre dans la mesure du possible.

Une évaluation sommaire de l'intégration urbaine a par ailleurs été entreprise afin de positionner les nouvelles stations SLR et d'en sélectionner le type en fonction de la configuration existante du secteur. Les résultats de cette analyse sont présentés à l'annexe L.

Une évaluation des impacts visuels et de l'effet sur l'architecture du paysage, ainsi que le développement de mesures d'intégration paysagères des infrastructures du projet, pourra être complétée lors que la conception du projet sera développée plus en détail.

6.3.3.4 Section 9.3.4.4 révisée : Activités récréotouristiques

Certains impacts sur des activités récréotouristiques sont appréhendés dans la présente analyse sans toutefois pouvoir être évalués sur des bases quantitatives fermes.

Le plus important de ces impacts est lié à la transformation de l'antenne Deux-Montagnes qui implique la construction de quatre (4) ponts ferroviaires : deux (2) ponts sur la rivière des Prairies et deux ponts sur la rivière des Milles-Îles. Ces travaux pourraient interférer temporairement avec les activités récréatives pratiquées dans ces deux rivières en toute saison : navigation de plaisance (Route bleue des voyageurs), canot, kayak, pêche, glissade, patinage, etc.

Finalement, plusieurs pistes et bandes cyclables seront difficilement accessibles pendant les travaux sur les rues suivantes : boulevards Gouin et O'Brien, rue des Peupliers perpendiculaire à la rue Les Cèdres, Barrage Grand-Moulin et rue Les Érables.

Les données et éléments relatifs à ces activités devront être confirmés auprès des parties prenantes lors des consultations à venir.

7. Évaluation des impacts cumulatifs

À la lumière des échanges et des consultations amorcées avec plusieurs parties prenantes de l'aire d'étude du STC-Ouest, notre compréhension des projets en développement ou à venir dans le secteur de l'Ouest de l'Île s'est raffinée, et la section d'évaluation des impacts cumulatifs a été mise à jour. La section qui suit remplace le chapitre 10 présenté dans l'addenda 2.

7.1 Portée et approche d'évaluation

Cette section identifie et évalue les impacts cumulatifs associés au projet d'implantation du métro léger, STC-Ouest. La prise en compte des incidences environnementales et sociales cumulatives dans le cadre de l'analyse des impacts consiste à examiner les répercussions liées au projet, soit les antennes Aéroport, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes, en les combinant avec les effets en cours ou prévus d'autres projets dans l'aire d'étude.

Le projet STC-Sud contribuera au développement des infrastructures de transport collectif de la région de Montréal et en affectera le milieu naturel et social, au même titre que d'autres projets prévus dans l'agglomération de Montréal. Les principaux projets d'infrastructure actuellement prévus et pris en considération dans cette analyse ont été identifiés dans l'aire d'étude. Cette section sur les impacts cumulatifs se limite donc aux effets du projet combinés avec les autres projets prévus dans la zone ciblée. Si nécessaire, les incidences de projets développés dans une zone plus élargie pourront être analysées lors d'une phase ultérieure du projet.

Les projets, considérés dans l'analyse des effets cumulatifs, sont présentés dans les sections qui suivent. Par la suite, une évaluation qualitative des impacts cumulatifs du projet en considérant les impacts appréhendés de ces autres projets est discutée.

Les effets de projets passés n'ont pas été considérés puisque leurs effets sont considérés comme étant déjà ressentis par les milieux biophysique et social, et pris en compte dans l'évaluation des impacts du projet par la caractérisation du milieu.

L'évaluation des effets cumulatifs est effectuée selon les étapes suivantes :

- Identification des projets en cours ou à venir dans l'aire d'étude;
- Identification des composantes valorisées de l'environnement (CVE) qui pourraient être affectées par les projets identifiés préalablement;
- Détermination de la portée temporelle et spatiale considérée;
- Détermination des effets cumulatifs potentiels et évaluation de leur importance;

- Définition des mesures d'atténuation et d'un programme de suivi, le cas échéant.

7.2 Identification des projets en cours ou à venir

Divers projets de développement industriel ou d'infrastructures sont actuellement à l'étude ou en développement dans l'aire d'étude. Les plus importants d'entre eux, qui ont été retenus pour l'analyse des effets cumulatifs, sont décrits sommairement dans les sections qui suivent.

7.2.1 Projets d'aménagement urbain

7.2.1.1 Aménagement d'une aire TOD à Pointe-Claire

La Ville de Pointe-Claire souhaite tirer profit de la présence du terminus Fairview et de plusieurs terrains vacants afin de mettre de l'avant un modèle de développement du centre-ville de type Transit Oriented Development (TOD). Il est prévu de construire plus de 4 400 unités d'habitation et d'aménager 150 000 m² de superficie commerciale.

Dans l'aire d'étude, cette densification se déploiera du côté sud-ouest, de part et d'autre du boulevard Hymus, avec 1 900 unités d'habitation et 50 000 m² de superficie commerciale. Du côté nord-ouest, un cadre bâti d'usage mixte (commerces et bureaux) est proposé aux abords du terminus Fairview, ainsi que la réduction des aires de stationnement de surface et leur verdissement. La densification de ce secteur sera considérablement accrue avec l'ajout de 2 500 unités d'habitation et 100 000 m² de superficie commerciale. Il est proposé de réduire le ratio de stationnement pour les espaces commerciaux dans un rayon de 400 mètres aux abords du terminus d'autobus, cette réduction pourra atteindre 20 % du ratio exigé.

Plusieurs terrains à développer sont localisés dans l'aire d'étude du projet et sur les terrains prévus pour le corridor de Pointe-Claire; les développements prévus, de type TOD, sont cependant alignés sur les objectifs du projet de REM.

7.2.1.2 Implantation de l'éco-campus Hubert-Reeves

Le Technoparc Saint-Laurent prévoit le développement de l'éco-campus Hubert Reeves à l'angle de la rue Alexander-Fleming et du boulevard Alfred-Nobel, sur une superficie de 20 hectares. L'éco-campus sera dédié aux entreprises en recherche et développement, actives dans le secteur des technologies propres. Le projet prévoit 70 000 m² d'espaces à bureaux et d'ateliers répartis dans six à huit bâtiments. Plus de la moitié du site vise la protection de la biodiversité et du paysage.

Un bâtiment signalétique comprenant une tour d'observation est prévu à l'entrée de l'éco-campus. Fermant la perspective de l'axe du boulevard Alfred-Nobel, ce pavillon pourrait abriter conjointement les installations administratives de Technoparc Montréal, ainsi que

celles du parc-nature des Sources (aire d'accueil, centre d'interprétation, etc.) et offrir un point de vue unique à la fois sur le campus et sur l'aéroport.

Ce projet, dont le début des travaux de construction est prévu en 2016, interférerait avec la structure aérienne et en tranchée couverte de l'antenne Aéroport.

7.2.2 Projets de développement de l'aéroport Montréal-Trudeau

ADM prévoit plusieurs travaux d'aménagement sur ses terrains au cours des prochaines années, tel que décrit dans son Plan directeur 2013-2033 (Aéroports de Montréal, 2016). Les travaux envisagés dans l'aire d'étude du STC-Ouest qui pourraient être affectés ou interférer avec le tracé 2B maintenant proposé pour l'antenne Aéroport sont les suivants :

- Au nord de l'aéroport (2b) : travaux en cours (2016) sur le site du lot 7 (ancien golf municipal) pour améliorer l'efficacité des postes de contrôle des non-passagers et véhicules.

Il est possible que le tracé de l'aéroport interfère avec les infrastructures existantes ou futures de l'aéroport. En collaboration avec l'aéroport, ces infrastructures ou projets seront identifiés par l'équipe de projet au cours de l'ingénierie de détail, et les mesures nécessaires pour limiter les interférences seront développées.

7.2.3 Projets routiers

7.2.3.1 Prolongement du boulevard Jacques-Bizard

Le programme particulier d'urbanisme de la Ville de Pointe-Claire prévoit l'aménagement d'un passage en tunnel ou aérien pour la circulation véhiculaire locale dans l'axe de l'avenue Davis, ainsi que le prolongement du boulevard Jacques-Bizard vers le sud afin de faciliter les liens nord-sud de part et d'autre de l'autoroute 40.

Ce prolongement représente un projet prioritaire dans le Plan de transport de Montréal (Ville de Montréal, 2008) et reliera le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40. Il créera un échangeur complet avec l'autoroute et effectuera un raccordement à la rue Stillview au sud. Ce nouveau corridor routier aura une largeur d'emprise minimale de 24,5 mètres, et comprendra une voie réservée pour les autobus ainsi qu'une piste cyclable (Ville de Pointe-Claire, 2012). Le coût du projet est estimé à 25 M\$.

Ces prolongements interféreront avec la structure aérienne de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue.

7.2.3.2 Prolongement de l'autoroute 440

Le Plan de transport de Montréal (Ville de Montréal, 2008) prévoit l'aménagement d'un boulevard dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. L'autoroute 440 actuelle traverse Laval d'est en ouest et se termine sur l'avenue des Bois, dans le secteur de Sainte-Dorothée. Depuis plus de 35 ans, le MTQ souhaite prolonger l'A-440 vers l'ouest en traversant la rivière des Prairies et l'Île-Bizard, pour rejoindre l'autoroute 40 à Pierrefonds. Le projet comprendrait le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie/Anse-à-l'Orme. Dans Pierrefonds et Kirkland, cet axe routier fournira un nouvel accès à l'autoroute 40 pour toute la partie nord de l'Ouest de l'Île, dans le but de réduire la congestion routière sur les boulevards Saint-Charles et Saint-Jean.

7.2.3.3 Raccordement du boulevard Thimens et de la rue Lucien Thimens

À travers l'objectif 8 de son plan d'urbanisme, l'arrondissement Saint-Laurent envisage l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme dans le secteur du boulevard Thimens avec pour objectifs de :

- Renforcer la vocation civique et récréative de l'axe du boulevard Thimens;
- Répondre aux besoins en matière de services et d'équipements publics; et
- Transformer, à des fins résidentielles, les environs de la rue Lucien-Thimens.

Le but ultime est d'améliorer les déplacements en privilégiant le transport collectif et cycliste, tout en préservant la quiétude des milieux résidentiels. Du point de vue routier, l'arrondissement envisage de compléter le boulevard Thimens en le poursuivant jusqu'au boulevard Pitfield. La Figure 7-1 présente le tracé approximatif de ce projet.

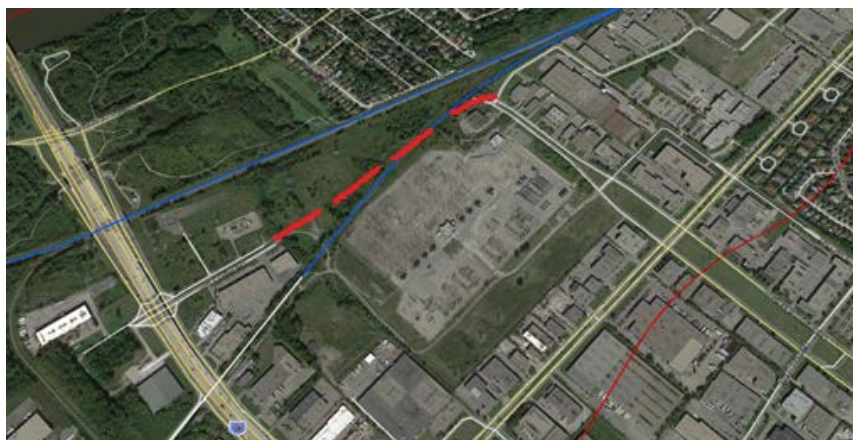


Figure 7-1 : Raccordement du boulevard Thimens et de la rue Lucien-Thimens
(tracé approximatif)

Ce projet interférerait avec l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue, qu'il croiserait entre la Jonction de l'Ouest et la station Autoroute 13.

7.3 Identification des composantes environnementales et sociales valorisées

L'analyse des impacts détermine, dans le Tableau 9-1, la valeur attribuée aux diverses composantes des milieux physique, biologique et humain dans l'aire d'étude. Les composantes biophysiques valorisées possèdent les caractéristiques suivantes :

- Ont des qualités reconnues pour le maintien des écosystèmes et de la biodiversité;
- Sont valorisées par la population;
- Font l'objet d'une protection légale ou réglementaire; et
- Sont susceptibles d'être modifiées par le projet.

Les enjeux sociaux retenus, pour leur part, reflètent les préoccupations des parties prenantes en lien avec les composantes sensibles du milieu humain. Il s'agit principalement des effets qui seront ressentis par la population pendant la construction et l'exploitation du train léger.

Sur la base de l'évaluation effectuée dans le Tableau 9-1 et de la nature des projets qui pourraient avoir un impact cumulatif sur le milieu, les composantes valorisées susceptibles de subir les effets cumulatifs des projets dans l'aire d'étude sont les suivantes :

- Qualité de l'air et effet sur le climat;

- Milieux humides;
- Socio-économie;
- Infrastructures et services.

7.4 Limites spatiales et temporelles

Les limites spatiales considérées pour l'analyse des effets cumulatifs sur la qualité de l'air et sur les milieux humides sont celles établies lors de la définition de la zone d'étude élargie, soit 750 m autour des infrastructures projetées.

Les limites temporelles couvrent une période allant de 2016 à 2020, le projet de REM étant prévu sur cette période. La limite inférieure correspond au démarrage des études et investigations sur le terrain, alors que la limite supérieure correspond à la fin de la période de construction.

7.5 Analyse des impacts cumulatifs

Le Tableau 7-1 présente une synthèse des effets cumulatifs de ces projets présents et envisagés susceptibles d'affecter la qualité de l'air et les milieux humides ou d'affecter, et donc, de porter atteinte à la santé et la sécurité des citoyens et à l'intégrité de l'écosystème dans la zone d'étude élargie. Leurs effets appréhendés sur les caractéristiques socio-économiques de la région, ainsi que sur les infrastructures et services locaux sont également présentés.

Des informations supplémentaires sont requises, notamment sur l'échéancier des projets connexes, dans le but préciser l'importance des impacts cumulatifs. Des mesures d'atténuation adéquates seront alors élaborées pour en tenir compte. Cette analyse sera effectuée à une étape ultérieure du projet.

Tableau 7-1 : Impacts cumulatifs potentiels du fait de la mise en œuvre de projets connexes

Projets connexes	Qualité de l'air	Milieus humides	Socio-économie	Infrastructures et services
Aménagement d'une aire TOD à Dorval	Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction possible du nombre d'autobus et de voitures au profit du REM. Amélioration de la qualité de l'air du fait du verdissement prévu.	Destruction possible des milieux humides (marécages arborescents) du fait de la mise en valeur d'une partie du boisé (construction de logements et de commerces).	Consolidation des activités commerciales et densification du secteur. Augmentation de l'achalandage des commerces. Rajeunissement de la communauté.	Développement d'infrastructures additionnelles pour le secteur à développer : aqueduc, égouts, électricité, gaz, etc. Interactions possibles avec le projet selon l'échéancier des travaux.
Aménagement de l'éco-campus Hubert Reeves	Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction possible du nombre d'autobus et de voitures au profit du REM.	Interférence possible avec les milieux humides présents dans le parc-nature des Sources.	Densification du secteur Technoparc du fait de l'amélioration de l'accessibilité, aussi bien vers l'aéroport que vers le centre-ville.	Interférence possible (selon l'échéancier) avec les bâtiments et le plan d'aménagement extérieur de l'éco-campus.
Travaux sur le site de l'aéroport - nord	Faible interaction avec les activités du projet STC-O prévues en tunnel dans ce secteur.	À déterminer.	Accroissement de l'offre commerciale et de l'activité économique à l'aéroport. Ajustement, au besoin, des projets envisagés par l'aéroport dans l'espace affecté par le REM.	Interaction des travaux de tunnel avec les infrastructures souterraines de l'aéroport.
Prolongement du boul. Jacques-Bizard	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier de construction du boulevard à déterminer.	S.O.	Amélioration de la liaison entre le nord et le sud de la ville de Pointe-Claire et facilitation de l'accès aux commerces à Pointe-Claire et au STC-Ouest.	Intégration de la structure aérienne de l'antenne SADB et de l'échangeur prévu à l'intersection du boulevard Jacques-Bizard et de l'autoroute 40.
Prolongement de l'autoroute 440	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier de construction du boulevard à déterminer.	À déterminer.	Création d'un lien entre Laval et l'Ouest de l'île de Montréal, facilitant la circulation et l'activité commerciale de façon générale, et favorisant aussi l'accès au STC-Ouest.	Intégration de la structure aérienne de l'antenne SADB et de l'échangeur Sainte-Marie qui est à modifier.
Raccordement du boulevard et de la rue Thimens	Possible détérioration additionnelle de la qualité de l'air pendant les travaux de construction routière. Échéancier des travaux à déterminer.	S.O.	Densification du secteur du fait de la proximité avec la station A-13. Accroissement de la circulation et de l'activité économique.	Intégration de la structure de l'antenne SADB (jonction de l'Ouest) et du boulevard Thimens au croisement entre les voies routière et ferroviaire.

8. Références

- Aéroports de Montréal. (2016). *Plan directeur 2013-2033*.
- Affaires autochtones et Développement du Nord Canada. (2015). *Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités*.
- Affaires autochtones et du Nord Canada. (2009). *Profil des nations : Mohawks*.
- Affaires autochtones et du Nord Canada. (2016). *Index de bien-être des collectivités*.
- Archéotech inc. (2013). *Étude de potentiel archéologique – système léger sur rail de l'Ouest*.
- CMM. (2016). *Carte de la communauté métropolitaine de Montréal*.
- CN. (2012). *Caractérisation environnemental des sols dans le cadre du projet de doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, Montréal*.
- Conseil mohawk de Kanesatake. (1991). *Conseil Mohawk de Kanesatake. Code électoral coutumier (Projet final)*.
- Daniel, R. (1980). *A History of Native Claims Processes in Canada, 1867-1979*. . Research Branch, Department of Indian Affairs and Northern Development.
- Englobe. (2016). *Golf municipal de Dorval - Caractérisation environnementale de site phase II. Rapport final*.
- Ethnoscop. (2016). *Système de transport collectif électrique, axe A-10-centre-ville de Montréal – Identification des contraintes archéologiques et détermination des mesures d'atténuation*.
- FTA. (2016). *General Vibration assessment*. Récupéré sur http://www.hmmh.com/cmsdocuments/FTA_Ch_10.pdf
- FTA. (2016). *Vibration Screening Procedure*. Récupéré sur http://www.hmmh.com/cmsdocuments/FTA_Ch_09.pdf
- Geodata US. (2016). *Réserve Indienne Doncaster*.
- HMMH. (2006). *FTA Guidance Manual for Transit Noise and Vibration Impact Assessment*. Récupéré sur http://www.hmmh.com/cmsdocuments/FTA_Ch_05.pdf
- Kanesatake Health Center. (2016). *The Present: Concerns*.
- Mohawk Council of Kanesatake. (2015b). *Tiowero:ton Policy*.

- Mohawk Council of Kanesatake. (2016). *Mohawk Council of Kanesatake*.
- Parliament of Canada. (2001). *The Kanesatake Interim Land base Governance Act*.
- Pendergrast, J. F. (1998). *The Confusing Identities Attributed to Stadacona and Hochelaga*. *Journal of Canadian Studies*, 32 (4):.
- Radio-Canada. (2011). *Le casse-tête de Kanesatake*.
- Radio-Canada. (2015a). *Le litige territorial à l'origine de la crise d'Oka n'est toujours pas réglé*.
- Radio-Canada. (2015b). *Les tensions raciales toujours vives 25 ans après la crise d'Oka*.
- SIDAIT. (2016). *Territoire revendiqué par la Première Nation mohawk de Kanesatake*.
- Statistique Canada. (2011a). *Profil du recensement - Kanesatake*.
- Tecsult. (2003). *l'Étude de potentiel archéologique – étude d'impact sur l'environnement – implantation d'un système léger sur rail (SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville (Montréal))*.
- Tekastiaks. (1990). *Mohawk territory at Oka under dispute*. Peace and Environment News.
- Trudel, P. (2009). *Seigneurie du Lac des Deux Montagnes – Où en sont rendues les négociations? Recherches amérindiennes du Québec, volume 39, no 1 et 2*.
- Ville de Montréal. (2004). *Plan d'urbanisme*.
- Ville de Montréal. (2005g). *Évaluation du patrimoine urbain - Arrondissement de Saint-Laurent*.
- Ville de Montréal. (2005h). *Orientations pan-montréalaises – Dorval*.
- Ville de Montréal. (2008). *Plan de transport de Montréal*.
- Ville de Pointe-Claire. (2012). *Programme particulier d'urbanisme*.
- Ville de Pointe-Claire. (2012). *Terrains à développer – centre-ville de Pointe-Claire*.