

Avis de projet : Réseau express métropolitain de l'Est



TABLE DES MATIÈRES

FORMULAIRE	1
PRÉAMBULE	1
1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR	3
1.1 IDENTIFICATION DE L'INITIATEUR DE PROJET	3
1.2 NUMÉRO DE L'ENTREPRISE	3
1.3 RÉOLUTION DU CONSEIL MUNICIPAL	3
1.4 IDENTIFICATION DU CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR	3
2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	4
2.1 TITRE DU PROJET	4
2.2 ARTICLE D'ASSUJETTISSEMENT DU RÈGLEMENT SUR L'ÉVALUATION ET L'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DE CERTAINS PROJETS	4
2.3 CONFIRMATION DE L'ASSUJETTISSEMENT DU PROJET À LA LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE	4
2.4 DATE DE DÉPÔT PRÉVUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT	4
2.5 DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION	5
2.5.1 TRONÇON COMMUN	5
2.5.2 ANTENNE MARIE-VICTORIN	5
2.5.3 ANTENNE POINTE-AUX-TREMBLES	6
2.6 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET	7
2.7 ACTIVITÉS CONNEXES	8
3. LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION	9
3.1 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET ET DE SES ACTIVITÉS	9
3.2 DESCRIPTION DU SITE VISÉ PAR LE PROJET	11
3.2.1 MILIEU PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE	11
3.2.2 MILIEU HUMAIN	12
3.3 CALENDRIER DE RÉALISATION	13
3.4 PLAN DE LOCALISATION DU PROJET	13
4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES	14
4.1 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION RÉALISÉES	14

4.2	ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION ENVISAGÉES AU COURS DE LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	15
5.	DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR	15
6.	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	27
6.1	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)	27
7.	AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS	28
7.1	AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS	28
8.	DÉCLARATION ET SIGNATURE	29

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A	Plans de localisation et rendus visuels
ANNEXE B	Description du comité d'experts multidisciplinaires sur l'intégration architecturale et urbaine

FORMULAIRE

Avis de projet - PAEEIE

PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PEEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets \(REEIE\)](#) et situé dans le Québec méridional.

La Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI) a été sanctionnée le 11 décembre 2020. Celle-ci prévoit l'application d'une procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE) pour les projets visés.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet d'infrastructure mentionné à l'annexe I de la LACPI et visé à l'article 31.1 de la LQE ainsi qu'à l'article 2 du REEIE, doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet – PAEEIE » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PAEEIE et, le cas échéant, de préparer une directive spécifique, ciblée sur les enjeux, indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » permet de décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, des enjeux appréhendés et de ses impacts. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux alors soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet. En vertu de l'article 43 de la LACPI, le ministre transmettra également à l'initiateur les enjeux qu'il a identifiés, incluant les enjeux signifiés par les experts gouvernementaux. Par ailleurs, en vertu respectivement des articles 118.5.0.1 de la LQE et 18 du REEIE, les observations soumises lors de la consultation publique ainsi que les avis produits par tout ministère ou organisme gouvernemental dans le cadre de la PAEEIE seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du

ministre des Finances. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : (cliquez ensuite sur le lien « Procédure accélérée d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises à l'adresse postale suivante :

Ministère de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Veillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » ne soit déposé.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 IDENTIFICATION DE L'INITIATEUR DE PROJET

NOM : CDPQ Infra inc.
ADRESSE CIVIQUE : B3-1000, place Jean-Paul Riopelle Montréal (Québec) H2Z 2B3
ADRESSE POSTALE (SI DIFFÉRENTE DE L'ADRESSE CIVIQUE) :
NOM ET FONCTION DU OU DES SIGNATAIRES (S) AUTORISÉ (S) À PRÉSENTER LA DEMANDE : Jean-Marc Arbaud, Président et chef de la direction Liana Varano, Directrice finances
COURRIER ÉLECTRONIQUE : jmarbaud@cdpqinfra.com

1.2 NUMÉRO DE L'ENTREPRISE

NUMÉRO DE L'ENTREPRISE DU QUÉBEC (NEQ) : 1170880398

1.3 RÉOLUTION DU CONSEIL MUNICIPAL

<i>SI LE DEMANDEUR EST UNE MUNICIPALITÉ, L'AVIS DE PROJET CONTIENT LA RÉOLUTION DU CONSEIL MUNICIPAL DÛMENT CERTIFIÉE AUTORISANT LE(S) SIGNATAIRE(S) DE LA DEMANDE À LA PRÉSENTER AU MINISTRE. AJOUTER UNE COPIE DE LA RÉOLUTION MUNICIPALE À L'ANNEXE I :</i> Non applicable

1.4 IDENTIFICATION DU CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR

NOM : Coentreprise AECOM-SYSTR
ADRESSE CIVIQUE : 1100, boulevard René-Lévesque Ouest, 10e étage, Montréal, Québec, Canada, H3B 4N4
ADRESSE POSTALE (SI DIFFÉRENTE DE L'ADRESSE CIVIQUE) :

NUMÉRO DE TÉLÉPHONE : +1 514 985 0930

COURRIER ÉLECTRONIQUE : infocanada@systra.com

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 TITRE DU PROJET

Réseau express métropolitain de l'Est

2.2 ARTICLE D'ASSUJETTISSEMENT DU RÈGLEMENT SUR L'ÉVALUATION ET L'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DE CERTAINS PROJETS

Chapitre Q-2, r. 23.1

Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

(Loi sur la qualité de l'environnement)

Annexe I

LISTE DES PROJETS ASSUJETTIS À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

PARTIE II

PROJETS ASSUJETTIS

7. COUR DE TRIAGE, CHEMIN DE FER ET TRANSPORT COLLECTIF

3° La construction ou le prolongement d'un système de transport collectif guidé ou sur rail ou d'un métro, indépendamment de sa longueur, incluant les stations, les gares et les terminaux ainsi que les autres infrastructures connexes.

2.3 CONFIRMATION DE L'ASSUJETTISSEMENT DU PROJET À LA LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Numéro accordé au projet selon l'annexe I de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

163 Projet structurant de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville.

2.4 DATE DE DÉPÔT PRÉVUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Estimation de la date de dépôt de l'étude d'impact afin de faciliter la planification de certains préalables administratifs automne 2021

2.5 DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET :

Le projet consiste à réaliser un réseau de métro léger automatisé en insertion aérienne et souterraine, soit le Réseau express métropolitain (REM) de l'Est. 32 km de métro léger et 23 nouvelles stations sont proposés pour créer de nouveaux liens rapides et confortables entre les résidents et les quartiers de l'est de Montréal. Le réseau 100% électrique est constitué d'un tronc commun depuis le centre-ville de Montréal et se divise en deux antennes, allant respectivement vers le secteur nord-est de Montréal, à proximité du Cégep Marie-Victorin, et vers l'est de l'île jusqu'à l'arrondissement Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles. La carte en annexe illustre le tracé retenu.

DESCRIPTION DU TRACÉ ET DES VARIANTES :

Le tracé retenu prend son origine au centre-ville de Montréal et comporte un tronçon commun et deux antennes :

2.5.1 Tronçon commun

Le tronçon commun débute au centre-ville avec une connexion à la gare Centrale et s'insère en aérien au centre du boulevard René-Lévesque, en partant du boulevard Robert-Bourassa jusqu'à la rue Notre-Dame. À l'est du centre-ville, le tracé se poursuit sur la rue Notre-Dame et dessert plusieurs secteurs en redéveloppement dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Viauville avant de bifurquer vers le nord à proximité de la rue Dickson et de se séparer en deux antennes distinctes. Le nouveau métro léger prévoit également une station au niveau du boulevard Pie-IX afin d'assurer une connexion intermodale avec le futur SRB Pie-IX. Ce tronçon commun comprend 7 km de tracé et 8 stations aériennes.

2.5.2 Antenne Marie-Victorin

Cette antenne permet de rejoindre le secteur du Cégep Marie-Victorin avec un tracé de 11 km et 8 stations qui passent dans les arrondissements Montréal-Nord, Saint-Léonard et Rosemont—La Petite-Patrie. Le tracé débute à la limite du tronçon commun en insertion aérienne et effectue une transition vers une insertion souterraine dans l'axe du boulevard de l'Assomption. Une connexion est prévue à proximité de la station Assomption de la ligne verte du métro actuel. Ensuite, le tracé souterrain se poursuit vers le nord, assure une desserte de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et s'insère à proximité du boulevard Lacordaire et de la rue Jean-Talon, où la future station Lacordaire du prolongement de la ligne bleue est prévue et avec laquelle une connexion intermodale est prévue. Le tracé franchit ensuite l'autoroute 40 puis se poursuit à Saint-Léonard, toujours en insertion souterraine dans l'axe du boulevard Lacordaire. Par la suite, le tracé passe sous la ligne ferroviaire de la subdivision Saint-Laurent du CN avant de rejoindre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Nord puis entreprend sa dernière courbe pour rejoindre le Cégep Marie-Victorin. Cette antenne compte 8 stations, dont 7 sont souterraines, et dessert plusieurs quartiers denses, actuellement éloignés des services de transport collectif. Cette antenne offre un gain de temps de parcours de 10 à 45 minutes par rapport à la voiture

pour les usagers qui voyagent vers le centre-ville, soit une réduction de 25 à 60 % sur la durée totale du trajet.

2.5.3 Antenne Pointe-aux-Trembles

L'antenne Pointe-aux-Trembles assure la desserte de l'est de Montréal avec un tracé de 14 km et 7 stations aériennes, permettant un nouveau service rapide entre la pointe est de l'île et le centre-ville de Montréal en desservant sur son chemin plusieurs secteurs qui présentent un potentiel de redéveloppement dans les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Le tracé débute à l'est du tronçon commun près de la rue Dickson, puis longe l'avenue Souigny avant de franchir l'autoroute 25 pour rejoindre la rue Sherbrooke Est, permettant une connexion intermodale avec la station Honoré-Beaugrand de la ligne verte du métro. Le tracé s'insère en aérien sur la rue Sherbrooke dans le secteur Mercier-Est, puis se poursuit dans Montréal-Est jusqu'à Pointe-aux-Trembles. La station terminale de cette antenne se situe à proximité de la gare de Pointe-aux-Trembles, offrant une correspondance avec la ligne de trains de banlieue de Mascouche. L'antenne Pointe-aux-Trembles offre plusieurs opportunités de rabattement d'autobus et d'automobiles depuis l'autoroute 25 et l'autoroute 40. Ce nouveau lien offre un gain de temps de 15 à 55 minutes par rapport à la voiture pour les usagers qui voyagent de Pointe-aux-Trembles au centre-ville, soit une réduction de 35 à 70 % sur la durée totale du trajet.

Il est à noter que le tracé ci-haut mentionné aux sections 2.5.1 à 2.5.3 correspond au projet de référence. Des variantes de tracé, notamment sur le tronçon au centre-ville où des variantes d'insertion souterraine ont été étudiées, seront présentées dans l'étude d'impact.

ACTIVITÉ, AMÉNAGEMENTS ET TRAVAUX PRÉVUS :

Voies dédiées en site propre

Le projet nécessite la construction de 32 km de voies ferroviaires doubles dédiées au transport collectif des personnes. Environ 25 km de voies sont en structure aérienne et 7 km en tunnel. Les voies ferroviaires sont équipées d'un système caténaire (fil aérien) pour l'alimentation électrique des voitures. Les structures aériennes feront l'objet d'un traitement architectural particulier pour optimiser l'intégration urbaine du projet dans les milieux d'insertion.

Stations

Le projet comprend la construction de 23 nouvelles stations de métro léger. Les stations sont d'une longueur de 40 mètres et constituent des bâtiments fermés et tempérés pour le confort des usagers. Toutes les stations sont accessibles universellement grâce à des escaliers mécaniques et des ascenseurs. Les quais sont munis de portes palières pour un maximum de fiabilité et de sécurité. 7 stations sont souterraines et 16 sont aériennes.

Stationnement incitatif

Un stationnement incitatif est prévu à la station terminale Pointe-aux-Trembles afin de desservir les clients utilisant un véhicule privé en provenance de l'est. De plus, l'aménagement d'un stationnement incitatif à la future station Haig, de par sa proximité au Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et à l'autoroute 25, présente une opportunité de rabattement des déplacements en provenance de la Rive-Sud et de la Rive-Nord. L'implantation de ces stationnements devra être confirmée suite à des analyses plus approfondies sur la circulation locale.

Centre d'entretien et d'exploitation

Un centre d'entretien et d'exploitation sera construit pour entretenir la flotte des voitures de métro léger et pour opérer le réseau automatisé. Ce centre constitue un bâtiment technique construit aux abords du tracé. Le centre d'entretien et d'exploitation sera situé dans la ville de Montréal-Est.

Relocalisation de services publics

La réalisation du projet nécessitera des travaux de protection ou de relocalisation de services municipaux et d'utilités publiques ainsi que des travaux de réaménagements des circulations routières existantes.

Des acquisitions foncières seront requises notamment pour l'aménagement des stations, du centre d'entretien et d'exploitation et pour l'insertion de l'infrastructure.

AUTRES DOCUMENTS PERMETTANT DE MIEUX CERNER LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET (PLAN, CROQUIS, VUE EN COUPE, ETC.) :

Voie les documents en annexe.

2.6 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

PRINCIPAUX OBJECTIFS ET RAISONS MOTIVANT LA RÉALISATION DU PROJET :

Sur la base des grandes orientations soumises par le gouvernement du Québec, CDPQ Infra a amorcé l'étude d'un projet de transport collectif identifié en priorité par le gouvernement du Québec, soit un système de transport collectif électrique pour relier l'est de Montréal et le secteur du Cégep Marie-Victorin au centre-ville.

L'est et le nord-est de Montréal sont composés de quartiers résidentiels et industriels mal desservis par des réseaux structurants de transport collectif. Les réseaux d'autobus qui desservent ces quartiers sont affectés par la congestion routière, entraînant une faible part modale du transport collectif pour les déplacements entre les pôles attracteurs de l'est. Les épisodes de congestion routière sont en effet récurrents sur les grands axes comme les autoroutes 40 et 25, les rues Notre-Dame Est et Sherbrooke Est ainsi que le boulevard Henri-Bourassa.

Par ailleurs, le redéveloppement des grands terrains de l'est de Montréal et la revitalisation économique du territoire constituent des priorités pour la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec. L'est de l'île de Montréal détient en effet un important potentiel de redéveloppement. Le projet s'inscrit dans cette optique en proposant une desserte du territoire au moyen d'un service de transport structurant qui facilitera l'accès aux quartiers aujourd'hui moins bien desservis.

L'amélioration de la mobilité, de l'accessibilité et de la variété de l'offre de service en transport collectif dans l'est de Montréal constitue l'objectif principal de ce projet, tout comme la réduction à long terme des émissions de gaz à effet de serre grâce au transfert modal et à l'achalandage anticipés.

Le projet permet de multiplier par 2,5 la superficie du réseau du métro dans l'est de l'île et d'offrir une nouvelle offre de service rapide, fréquente et fiable, 7 jours sur 7. Grâce aux voies dédiées en site propre, les voitures peuvent circuler librement et rapidement, générant ainsi des gains de temps significatifs pour les usagers, variant de 25 à 70%, pour accéder au centre-ville de Montréal.

Ce projet de métro léger automatisé contribuera également à offrir aux voyageurs une qualité de service élevée tant en station, que dans les voitures grâce à des voitures climatisées l'été, chauffées l'hiver, des aires d'attente à l'abri des intempéries et un accès Wifi sur l'ensemble du réseau.

2.7 ACTIVITÉS CONNEXES

RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS CONNEXES PROJETÉES ET TOUT AUTRE PROJET SUSCEPTIBLE D'INFLUENCER LA CONCEPTION DU PROJET PROPOSÉ :

Le REM de l'Est nécessite des interfaces avec diverses parties prenantes afin de bien intégrer les infrastructures à construire à celles existantes.

Une coordination étroite est en place avec la Ville de Montréal et ses arrondissements pour planifier l'arrivée du REM de l'Est sur leur territoire, notamment afin de revoir la configuration de certains axes routiers et établir les services municipaux enfouis (égouts, aqueduc, collecteur) devant être relocalisés. L'aménagement aux abords des stations, les stationnements incitatifs et les installations d'entretien du matériel roulant sont également des activités connexes qui nécessiteront une concertation avec les parties prenantes municipales.

Des rencontres d'échange ont également lieu avec les entreprises de service public comme Énergir, Hydro-Québec ou Bell pour planifier les travaux de protection ou de relocalisation de leurs utilités publiques.

Une restructuration du réseau d'autobus devra également se faire de concert avec la STM, la STL, le RTL, EXO et l'ARTM pour optimiser les correspondances avec les futures stations du projet et permettre à l'ARTM de déterminer les besoins pour l'aménagement de terminus d'autobus le long du tracé.

Enfin, la Ville de Montréal planifie la revitalisation de la rue Notre-Dame, du secteur des Faubourgs, des secteurs industriels de la Pointe-de-l'Île et Assomption-Sud – Longue-Pointe. Le REM de l'Est pourra s'arrimer à ces projets d'aménagement urbain.

3. LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION

3.1 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET ET DE SES ACTIVITÉS

NOM DES MUNICIPALITÉS OÙ EST SITUÉ LE PROJET :

Ville de Montréal, Ville de Montréal-Est

NOM DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE (MRC) OU EST SITUÉ LE PROJET :

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

AFFECTATIONS TERRITORIALES INDIQUÉES DANS LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL (2015):

Le tracé du REM de l'Est traverse les cinq (5) grandes affectations du territoire suivantes, telles qu'identifiées au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal :

- **Centre-ville d'agglomération** : La grande affectation « Centre-ville d'agglomération » vise à renforcer le rayonnement du centre-ville de Montréal au plan économique, commercial, culturel, institutionnel, récréotouristique et résidentiel. La portion du tracé sur le boulevard René-Lévesque qui est comprise entre le boulevard Robert-Bourassa et la rue Atateken se trouve dans cette affectation.
- **Dominante résidentielle** : La grande affectation « Dominante résidentielle » désigne les zones qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire. Une grande partie du projet se trouve dans cette affectation, notamment le long du tronç commun pour une partie de la rue Notre-Dame, de l'antenne Marie-Victorin entre la rue Sherbrooke et la rue Couture, de même que le long de l'antenne Pointe-aux-trembles sur la rue Sherbrooke à l'est de l'A25.
- **Industrie** : La grande affectation « Industrie » vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d'avenir, de même que dans ceux qui font sa notoriété. Cette

3.2 DESCRIPTION DU SITE VISÉ PAR LE PROJET

3.2.1 Milieu biophysique

Les principales composantes valorisées de l'environnement des milieux physiques et biologiques sont :

- **Qualité des sols** : Les 32 kilomètres de tracé traversent des territoires qui présentent des sols de qualité variable. Des études de caractérisations détaillées seront réalisées pour l'ensemble du tracé. Les principaux sites à risque de contamination sont les stations-service actuelles et anciennes, les garages, les terrains ayant abrité ou abritant des activités industrielles ou manufacturières (particulièrement dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et dans la ville de Montréal-Est) et les secteurs de remblayage. Pour les zones qui feront l'objet d'excavation, les sols contaminés seront gérés en fonction de la réglementation en vigueur.
- **Qualité de l'air et climat** : Il s'agit d'une composante importante pour la Ville de Montréal, puisque celle-ci est soucieuse de préserver la qualité de l'air sur le territoire. Le choix d'un métro léger électrique aura des impacts positifs sur la qualité de l'air, de même que sur les émissions de gaz à effet de serre responsables des changements climatiques. Cette technologie propre permettra d'offrir aux habitants de l'île une alternative à l'utilisation d'un mode de transport utilisant l'énergie fossile et polluante.
- **Foresterie urbaine, habitats fauniques et floristiques** : La protection de la canopée, de la faune et de la flore est une composante valorisée par la population et la Ville de Montréal. Selon les bases de données consultées et les informations collectées à ce jour, aucun habitat faunique d'intérêt ni aucun milieu humide ou hydrique ne sont traversés par le tracé projeté¹. Toutefois, certains sites d'habitat d'espèces à statut précaire (espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées) sont répertoriés dans la zone d'étude du projet. Un inventaire de la faune et de ses habitats (reptiles, amphibiens, oiseaux et chiroptères) et des espèces floristiques à statut précaire sera réalisé, de même que des inventaires plus précis visant à déterminer la présence de milieux humides. Ces inventaires permettront de mieux connaître le milieu et d'atténuer, au besoin, les impacts du projet sur ces espèces à statut précaire. Des arbres municipaux et privés sont présents le long du tracé. Un inventaire des arbres sera réalisé pour chaque tronçon du tracé.

¹ Références : bases de données des municipalités concernées et du gouvernement provincial et Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec.

3.2.2 Milieu humain

Les principales composantes valorisées de l'environnement du milieu humain sont :

- **Intégration urbaine et impact sur le paysage** : L'intégration urbaine et l'impact sur le paysage du projet est un aspect important, particulièrement pour le secteurs du tracé en insertion aérienne. Les travaux seront réalisés presque entièrement dans les emprises de rues existantes ou aux abords. Afin de faciliter l'intégration des ouvrages dans leur environnement, CDPQ Infra développera des lignes directrices pour assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère optimale du projet. Un comité composé d'experts indépendants issus de diverses disciplines, telles que l'architecture, l'urbanisme, le patrimoine et l'art urbain, sera mis sur pied conjointement avec les autorités compétentes au printemps 2021. Le comité d'experts aura pour mandat d'émettre des avis sur le cadre architectural des structures et des stations et leur intégration urbaine, ainsi que sur les lignes directrices du projet. Pour plus de précisions, le mandat et fonctionnement du comité sont présentés à l'annexe B.
- **Circulation et déplacements** : L'étude d'impact comprendra des études de circulation qui documenteront la situation actuelle de la mobilité dans le périmètre d'influence du projet (déplacements, réseaux offerts, intermodalité, dysfonctionnements identifiés), la situation future « sans le projet », incluant les projets de transport connus autres que le projet proposé, ainsi que la situation future avec le projet du REM de l'Est.
- **Patrimoine bâti et archéologique** : Le tracé côtoie des secteurs d'intérêt archéologique, des secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante, des ensembles urbains d'intérêt ainsi que des ensembles industriels d'intérêt. Ces secteurs seront identifiés et des discussions avec les différentes parties prenantes auront lieu afin de préserver les sites et paysages patrimoniaux de l'île de Montréal.
- **Climat sonore** : L'exploitation d'un réseau de transport collectif dans une zone urbaine peut générer des impacts sur l'ambiance sonore. Des études et modélisations détaillées du climat sonore provenant du trafic sur rail et des sources fixes seront réalisées dès la phase de planification du projet afin d'identifier les secteurs qui subissent des impacts significatifs. Des mesures d'atténuation seront prévues pour ces secteurs et le projet respectera le cadre réglementaire qui sera établi par les autorités compétentes.
- **Vibrations** : Les vibrations générées par le passage des trains pourraient occasionner des impacts le long du tracé. Des études et modélisations détaillées des vibrations provenant du trafic sur rail seront réalisées lors des phases subséquentes du projet. Des mesures d'atténuation seront prévues dès la conception et le projet respectera le cadre réglementaire qui sera établi par les autorités compétentes.

3.3 CALENDRIER DE RÉALISATION

DATE ESTIMÉE DE L'AUTORISATION DU GOUVERNEMENT À L'EFFET QUE LE PROJET ENTRE EN PHASE DE RÉALISATION (DATE DU DÉCRET) :

- **Automne 2022**

CALENDRIER DE RÉALISATION JUSQU'À LA MISE EN SERVICE :

- **Mai 2021** : Réception de la Directive d'étude d'impact environnemental du MELCC
- **Automne 2021** : Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement
- **Hiver 2022** : Audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
- **2020-2021** : Conception préliminaire
- **2022** : Appel de propositions
- **2023** : Sélection du ou des soumissionnaires privilégiés et début de la réalisation
- **2029** : Mise en service complète

3.4 PLAN DE LOCALISATION DU PROJET

AJOUTEZ À L'ANNEXE UNE CARTE TOPOGRAPHIQUE OU CADASTRALE DE LOCALISATION DU PROJET AINSI QUE, S'IL Y A LIEU, UN PLAN DE LOCALISATION DES TRAVAUX OU DES ACTIVITÉS À UNE ÉCHELLE ADÉQUATE INDIQUANT NOTAMMENT LES INFRASTRUCTURES EN PLACE PAR RAPPORT AU SITE DES TRAVAUX.

Voir l'annexe A pour les plans de localisation

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES ^{2,3}

4.1 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION RÉALISÉES

LE CAS ÉCHÉANT, MENTIONNEZ LES MODALITÉS RELATIVES AUX ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC RÉALISÉES DANS LE CADRE DE LA CONCEPTION DU PROJET, DONT CELLES RÉALISÉES AUPRÈS DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES CONCERNÉES, DE MÊME QUE LES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES ET LEUR PRISE EN COMPTE DANS LA CONCEPTION DU PROJET :

Dès le début de la phase de planification, CDPQ Infra a amorcé un travail de collaboration avec plusieurs parties prenantes.

Un travail a été mené en étroite collaboration avec l'ARTM afin de capitaliser sur les études antérieures, recueillir les données de transport les plus récentes et prendre en compte les grands chantiers en cours et à venir au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, tels que la nouvelle tarification métropolitaine, le prolongement de la ligne bleue et la construction du SRB Pie-IX.

Des rencontres spécifiques avec les autorités locales et gouvernementales ont eu lieu lors de la phase de développement afin d'aborder les aspects sociaux, environnementaux et économiques du projet. Ces entretiens ont été l'occasion de présenter le projet dans son ensemble et d'amorcer un dialogue sur ces questions. Les préoccupations soulevées par ces parties prenantes incluent :

- la qualité de l'intégration du système aux réseaux de transport routier et collectif ;
- la qualité de l'aménagement des stations et des équipements connexes ;
- l'intégration des structures et des stations au paysage et à l'architecture urbaine;
- l'intégration avec les plans de développement des autorités;
- les mécanismes prévus pour la captation de la plus-value foncière;
- la préservation des milieux naturels;
- la préservation des bâtiments patrimoniaux.

² Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante :

www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf.

³ L'initiateur de projet est également invité à consulter le *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante :

www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf.

4.2 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION ENVISAGÉES AU COURS DE LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

MENTIONNEZ LES MODALITÉS RELATIVES AUX ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC PRÉVUES AU COURS DE LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT, DONT CELLES ENVISAGÉES AUPRÈS DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES CONCERNÉES :

Le projet doit être en adéquation avec les attentes des parties prenantes et susciter leur adhésion. Comme il s'articule sur 32 km, le projet touche à de multiples parties prenantes à l'échelle locale, régionale et provinciale. C'est pourquoi l'équipe de CDPQ Infra lancera des consultations au printemps 2021 via de multiples canaux de communication à grande échelle, à savoir notamment :

- Des séances d'information et des consultations publiques (virtuelles ou en personne) dans les différents quartiers traversés par le tracé du REM de l'Est;
- Une plateforme de consultation en ligne pour les citoyens de l'agglomération de Montréal;
- Des rencontres publiques (virtuelles ou en personne) portant sur différentes thématiques du projet;
- Des rencontres ciblées avec des entreprises, associations et organisations locales et régionales;
- Des communications numériques permettant de diffuser de l'information pertinente et vulgarisée (site Internet, capsules vidéos, médias sociaux et bulletins d'information);
- La participation à des tribunes dans les divers forums de la communauté métropolitaine (association de citoyens, communautés en environnement et patrimoine , monde du transport, monde académique, chambres de commerce etc.).

Ces consultations seront l'occasion d'être à l'écoute, de diffuser de l'information, de répondre aux questions, de recevoir des commentaires ou avis, et d'échanger sur le projet et de faire les suivis conséquents.

Cette démarche d'engagement sera amorcée le plus tôt possible dans le processus de planification du projet pour que les commentaires, préoccupations et suggestions des parties prenantes puissent être pris en compte dans le développement du projet et de l'évaluation environnementale.

Les communautés autochtones seront également consultées de façon spécifique, lors de la phase d'aménagement, afin de recueillir leurs préoccupations particulières en lien avec le projet.

5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

Le Projet de loi 66 a été adopté en décembre 2020, apportant des changements réglementaires importants en matière d'évaluation des impacts environnementaux.

Les définitions suivantes sont tirées du *Guide méthodologique sur la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement, Méthode d'analyse des impacts structurée par enjeux*, publié par le MELCC.

DÉFINITIONS

1. Le projet de loi n° 66 définit le terme "enjeux" comme les préoccupations majeures pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou le rejet du projet.
Cela dit, un enjeu peut aussi être défini comme ce que l'on risque de perdre si on laisse la situation actuelle se perpétuer, ou ce que l'on est susceptible de gagner si on apporte les correctifs appropriés.
2. Quant aux composantes valorisées de l'environnement, le projet de loi les définit comme des éléments ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique.
Mais on peut aussi les définir comme toutes composantes pertinentes et éléments significatifs des milieux naturels et humains susceptibles d'être affectés par le projet.

5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement

Décrivez sommairement, selon vos connaissances actuelles du projet, les interactions entre les composantes valorisées de l'environnement et les activités du projet afin de mettre en relief les activités qui sont susceptibles de causer des modifications sur lesdites composantes (les sources d'impact). **voir tableau synthèse suivant**

5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement

Décrivez sommairement, selon vos connaissances actuelles du projet, les changements induits par les activités sur les composantes valorisées de l'environnement (les modifications) **voir tableau synthèse suivant**

5.3 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet. **voir tableau synthèse suivant**

5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux. **voir tableau synthèse suivant**

Le tableau synthèse suivant présente les informations demandées aux sections 5.1 à 5.4 du formulaire.

Tableau synthèse des sections 5.1 à 5.4 du formulaire

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
<p>Amélioration de l'offre de transport collectif pour l'est et le nord-est de la Ville de Montréal et intégration aux réseaux de transport routier et collectif</p>	<p>Nouveau service de transport collectif</p>	<p>Mobilité des citoyens des zones desservies</p> <p>L'est et le nord-est de Montréal sont à l'heure actuelle mal desservis par un mode structurant de transport collectif.</p> <p>Qualité de l'air et GES</p>	<p>La mise en service du projet permettra d'offrir une nouvelle offre de transport rapide et fréquente, 7 jours sur 7, qui désenclavera les quartiers, générera une fluidité accrue, diminuera la congestion et améliorera l'accès aux pôles de santé, d'éducation, d'emplois et de loisirs.</p> <p>Le REM de l'Est prévoit une intermodalité avec les réseaux de transport collectif existants avec des stations intermodales à Robert-Bourassa, Labelle, Pie-IX, Assomption, Lacordaire, Honoré-Beaugrand et Pointe-aux-Trembles (ligne de trains de banlieue Mascouche, métro, bus, SRB Pie-IX). Des stationnements incitatifs sont prévus afin de desservir les clients utilisant un véhicule privé en provenance de l'est, de la Rive-Sud et de la Rive-Nord.</p> <p>Le projet permet de multiplier par 2,5 la superficie du réseau du métro dans l'est de l'île, ce qui permet une amélioration significative de la desserte en transport collectif pour ce secteur de l'île.</p> <p>En raison des gains de temps pour les usagers se destinant au centre-ville, variant de 25 à 70%, le REM de l'Est générera un transfert modal vers le transport collectif et permettra de diminuer les gaz à effet de serre liés à l'automobile et à la congestion routière, améliorant ainsi la qualité de l'air. L'achalandage estimé</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
			<p>sera de 360 millions de passagers-km par an (horizon 2044), ce qui permettra l'élimination à plus long terme de 165 millions de véhicules-km parcourus (horizon 2044).</p> <p>Il est prévu qu'environ 35 000 tonnes de GES par année seront évités avec le REM de l'Est permettant aussi de contribuer à la lutte aux changements climatiques.</p>
Impacts socio-économiques	Nouveau mode de transport et nouvelles destinations	<p>Emplois et bénéfiques économique</p> <p>Le REM de l'Est s'arrime avec les plans de développement économique et les stratégies de requalification prévues pour revitaliser l'est de la métropole et la rue Notre-Dame Est.</p>	<p>En termes de retombées économiques, le REM de l'Est permettra de créer plus de 60 000 emplois directs et indirects pendant la construction et contribuera à la hauteur de 6,3G\$ au produit intérieur brut québécois.</p> <p>Le nouveau réseau dessert le principal pôle d'emplois de Montréal, soit le centre-ville, où l'on retrouve près de 250 000 emplois, ainsi que des pôles d'emplois de l'est comme le Port de Montréal, le quartier du stade olympique, l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont ainsi que les nombreux parcs industriels en redéveloppement, tel que le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île et l'Assomption-sud – Longue-Pointe.</p> <p>Le projet générera aussi des opportunités de développement autour des stations (par exemple, des pôles de type TOD – <i>Transit Oriented Development</i> qui valorisent notamment une mixité d'usages), tout en encourageant un mode de vie axé sur les déplacements actifs et une accessibilité accrue au transport en commun.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
		Équité sociale	<p><i>Meilleure accessibilité aux pôles d'emplois</i></p> <p>Les quartiers résidentiels du nord-est et de l'est de la ville sont actuellement mal desservis par le transport en commun, constituant un frein à l'accessibilité aux emplois du centre-ville, du Port de Montréal, du parc Olympique, des hôpitaux Maisonneuve-Rosemont, Institut universitaire en santé mentale de Montréal, Santa Cabrini, Rivière-des-Prairies ou l'Institut de Cardiologie. Le REM de l'Est offrira ainsi de nouvelles opportunités pour les travailleurs résidant dans l'est, en plus d'accroître l'attractivité des employeurs de l'est.</p> <p><i>Meilleure accessibilité aux pôles de savoir</i></p> <p>L'accès aux institutions de savoir et de recherche, telles l'Institut universitaire en santé mentale de l'Université de Montréal et le CHUM, sera grandement amélioré. De plus, les étudiants du nord-est et de l'est de l'île auront dorénavant un accès rapide et fiable aux pôles de savoir que sont le Cégep Marie-Victorin, l'Université de Montréal (via la nouvelle connexion sur la ligne bleue à la station intermodale Lacordaire), l'UQAM (station Labelle) et l'Université McGill (via le REM ou le métro à la station intermodale Henri-Bourrassa).</p> <p><i>Meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite</i></p> <p>Les stations du REM de l'Est étant toutes accessibles universellement, le projet contribuera à l'insertion socio-</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
		<p>Terrains contaminés</p> <p>Le nouveau réseau traversera 27 millions de pi² de terrains vacants aux abords du fleuve Saint-Laurent, que ce soit dans le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ou du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe.</p>	<p>économique des personnes à mobilité réduite, en situation de handicap ou les aînés.</p> <p>De manière générale, les familles de ces quartiers bénéficieront d'un nouveau réseau de métro fiable, rapide et fréquent qui contribuera de façon positive à l'amélioration de leurs conditions socio-économiques, grâce à la réduction de leur temps de déplacement, la réduction de leur exposition au stress lié à la congestion routière, l'amélioration de leur santé générale grâce à la mobilité accrue observée lors des déplacements en transport collectif et la réduction de leurs coûts de transport par rapport à l'automobile.</p> <p>Le REM de l'Est servira de levier dans l'effort de décontamination des friches industrielles entrepris par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, améliorant ainsi le bilan environnemental de l'est.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
Insertion urbaine, intégration architecturale et paysagère	Aménagement d'une structure aérienne et de stations en milieu urbain bâti	<p>Milieu visuel</p> <p>Milieu urbain bâti, plus spécifiquement à l'endroit des secteurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville sur René-Lévesque • Rue Notre-Dame • Rue Sherbrooke Est • Secteur résidentiel de Tétreaultville (entre A25 et Georges V) • Autres secteurs résidentiels 	<p>L'insertion d'une structure aérienne et des stations modifiera le milieu visuel et le tissu urbain.</p> <p>Une attention particulière sera apportée lors de l'étape de conception à l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des ouvrages. Afin de faciliter l'intégration des ouvrages dans leur environnement, CDPQ Infra développera des lignes directrices pour assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère optimale du projet. Un comité composé d'experts indépendants issus de diverses disciplines, telles que l'architecture, l'urbanisme, le patrimoine et l'art urbain, sera mis sur pied conjointement avec les autorités compétentes au printemps 2021. Le comité aura pour mandat d'émettre des avis sur la qualité architecturale des structures et des stations, ainsi que sur les lignes directrices de la charte architecturale du projet. Pour plus d'informations sur le comité, voir l'annexe B.</p> <p>CDPQ Infra posera un geste architectural et urbanistique significatif afin de doter Montréal d'une infrastructure à la signature architecturale emblématique.</p> <p>L'intégration des stations offrira l'opportunité de créer de nouveaux milieux de vie dans les quartiers desservis.</p> <p>L'implantation de la structure aérienne permettra la libre circulation sous la structure, limitant ainsi la fragmentation du territoire, tout en utilisant le positionnement des structures pour cadrer certaines vues.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
Qualité de vie des riverains	Travaux et exploitation du réseau Phase travaux	Santé Récepteurs sensibles (population riveraine, activités avec équipements sensibles) Climat sonore, vibrations, qualité de l'air Ensoleillement	<p>Bien que le tracé s'inscrive dans des axes routiers municipaux et provinciaux existants, des acquisitions foncières et des servitudes temporaires et permanentes seront requises pour l'aménagement des stations, l'insertion de l'infrastructure et la construction du centre d'entretien et d'exploitation. Le tracé a été optimisé au maximum pour réduire les impacts sur les résidences ou commerces. Chaque propriétaire touché aura droit à un traitement équitable et respectueux. Les personnes seront relocalisées dans le secteur, dans des conditions équivalentes, avec les compensations financières prévues par la loi.</p> <p>Du bruit, des vibrations et de la poussière pourraient être générés pendant les travaux. Le cas échéant, des mesures d'atténuation seront mises en place pendant la phase de construction pour les secteurs traversant des récepteurs sensibles et des stations de mesure seront implantées pour s'assurer du respect des seuils auxquels le projet est assujéti. Une attention particulière sera aussi portée à la gestion des matériaux d'excavation (roc du tunnel), notamment au niveau des nuisances au site des travaux et au site de dépôt.</p> <p>Une analyse de l'impact de la structure aérienne sur l'ensoleillement sera également réalisée pour les secteurs sensibles.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
	Circulation des rames du métro léger en opération	<p>Circulation locale</p> <p>Récepteurs sensibles (population riveraine, activités avec équipements sensibles)</p> <p>Climat sonore, vibrations</p>	<p>Selon le calendrier de réalisation, des entraves locales à la circulation routière pourraient être mises en place.</p> <p>Le maintien de la circulation pendant la durée des travaux fera l'objet d'une attention particulière, considérant que le tracé emprunte des axes routiers achalandés. L'accès aux commerces et aux services sera maintenu pour la durée des travaux. Au besoin, des itinéraires alternatifs pourront être proposés. Le transport actif sera maintenu et dévié au besoin.</p> <p>Des vibrations pourraient être générées durant la phase d'exploitation du réseau. L'étude des vibrations, réalisée à la phase de développement, permettra de prévoir les mesures d'atténuation appropriées pour limiter les impacts et se conformer au cadre réglementaire en vigueur.</p> <p>Le matériel roulant et les infrastructures fixes pourraient générer des nuisances sonores en phase d'exploitation. L'étude de modélisation du climat sonore, réalisée à la phase de développement, permettra de prévoir des mesures d'atténuation pour limiter les impacts et se conformer au cadre réglementaire en vigueur.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
Protection du patrimoine bâti et archéologique	Insertion du réseau à proximité de sites patrimoniaux classés et de zones à potentiel archéologique	<p>Patrimoine bâti</p> <p>Le tracé touche l'extrémité de trois aires de protection de bâtiments patrimoniaux identifiés au registre du patrimoine culturel du Québec dans le secteur du boulevard René-Lévesque, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'aire de protection de la Maison William-Dow • L'aire de protection du Monument National • L'aire de protection de l'Église de la Mission-Catholique-Chinoise-du-Saint-Esprit <p>Un avis d'intention a été déposé par le ministère de la Culture et des Communications le 29 mars 2021 afin de classer le site de Maisonneuve, lequel inclut le Parc Morgan, comme un site</p>	<p>Une attention particulière sera apportée à ces zones lors de la conception afin d'assurer une intégration urbaine harmonieuse et cohérente avec le milieu, selon les exigences du ministère de la Culture et des Communications.</p> <p>Une analyse de l'impact du projet sur le patrimoine culturel du boulevard René-Lévesque sera également réalisée.</p> <p>Une analyse d'optimisation est en cours dans l'objectif d'éviter les impacts sur le parc Morgan.</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
		<p>patrimonial classé. Le tracé du REM de l'Est est limitrophe au sud du parc Morgan.</p> <p>Zones à potentiel archéologique</p>	<p>Une étude de potentiel archéologique sera réalisée et des fouilles préventives pourraient être requises si l'étude indique la présence de secteurs à fort potentiel. Le cas échéant, les inventaires et les fouilles archéologiques seront planifiés en amont de la phase d'aménagement.</p>
Changements climatiques	Nouvelle desserte de transport collectif et aménagement paysager	<p>GES</p> <p>Îlots de chaleur</p> <p>Adaptation aux changements climatiques</p>	<p>La diminution anticipée de 35 000 tonnes de GES par année avec le REM de l'Est permet de contribuer à la lutte aux changements climatiques.</p> <p>Le projet de construction du REM de l'Est sera également carboneutre, car les GES émis en construction seront compensés.</p> <p>La plantation d'arbres autour des stations et la préservation des arbres et boisés, dans la mesure du possible, le long du tracé contribueront à réduire les îlots de chaleur.</p> <p>Un processus d'évaluation des impacts des changements climatiques sera mis en place afin d'intégrer efficacement</p>

Enjeux (section 5.3)	Source d'impact (section 5.1)	Composante valorisée de l'environnement touchée (sections 5.1, 5.2 et 5.4)	Impact (section 5.4)
			l'adaptation aux changements climatiques dans la conception, la réalisation et la gestion des infrastructures planifiées.
Préservation des habitats naturels	Construction des voies et des ouvrages connexes	Milieux humides et hydriques Espèces fauniques et floristiques à statut Canopée et couvert forestier	<p>Le projet étant majoritairement en milieu fortement urbanisé, les impacts sur le milieu naturel seront limités. Malgré tout, l'approche visant en premier lieu à éviter autant que possible les impacts sur l'environnement sera retenue en phase de conception. Si des impacts s'avèrent inévitables, les mesures pour atténuer les impacts seront mises en place. Si des pertes surviennent malgré la mise en place de mesures d'atténuation, des mesures visant à les compenser seront prises.</p> <p>Selon les résultats des inventaires biologiques, des mesures d'évitement, d'atténuation, de protection, et/ou de compensation pourraient être mises en place lors des travaux pour protéger les milieux naturels.</p>

6. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

DESCRIPTION SOMMAIRE DES PRINCIPALES SOURCES D'ÉMISSIONS PROJETÉES SELON LES DIFFÉRENTES PHASES DE RÉALISATION DU PROJET (SI APPLICABLE)

Le projet du REM de l'Est s'inscrit dans la volonté exprimée par le gouvernement du Québec de maintenir le Québec dans son rôle de leader climatique en Amérique du Nord. À cet effet, le *Plan pour une économie verte 2030* réitère l'engagement international du Québec à réduire ses émissions de GES de 37,5% d'ici 2030 par rapport à leur niveau de 1990 et identifie l'électrification des transports comme un facteur stratégique pour l'atteinte de ces objectifs. Par ailleurs, cette bonification de l'offre de transport en commun fait également écho au *Plan climat 2020-2030* de la Ville de Montréal, qui identifie l'électrification et le développement du transport en commun comme des actions essentielles afin d'atteindre les cibles de réductions des émissions de GES de la Ville.

Les paragraphes suivants présentent les sources d'émissions de gaz à effet de serre à considérer pour chaque phase du projet ainsi que les intrants correspondants.

PHASE D'AMÉNAGEMENT :

Sans objet.

PHASE DE CONSTRUCTION :

Les émissions de GES considérées seront les suivantes :

- Attribuables aux systèmes de combustion fixes;
- Attribuables aux systèmes de combustion mobiles;
- Attribuables à l'utilisation d'énergie électrique;
- Attribuables au transport des matériaux de construction, d'excavation et de remblais;
- Attribuables aux activités de déboisement;
- Attribuables à l'utilisation d'explosifs, s'il y a lieu.

Les méthodes de construction spécifiques n'étant pas connues à ce stade du projet, les estimations de ces émissions seront approximatives et seront basées sur des expériences vécues dans des projets de nature similaire.

Toutes les émissions de GES de la phase de construction seront compensées par une stratégie qui reste à définir par CDPQ Infra.

PHASE D'EXPLOITATION :

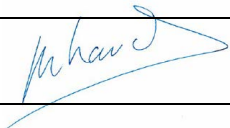
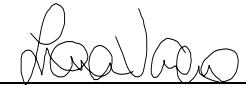
Puisque le REM de l'Est est complètement électrique, les émissions de GES considérées seront principalement les émissions indirectes évitées attribuables au transfert modal. Basé sur des estimés préliminaires, il est estimé qu'environ 35 000 tonnes de GES seront évitées chaque année par l'exploitation du nouveau réseau.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

Site internet du projet : <https://www.cdpqinfra.com/fr/rem-est>
questions@cdpqinfra.com

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

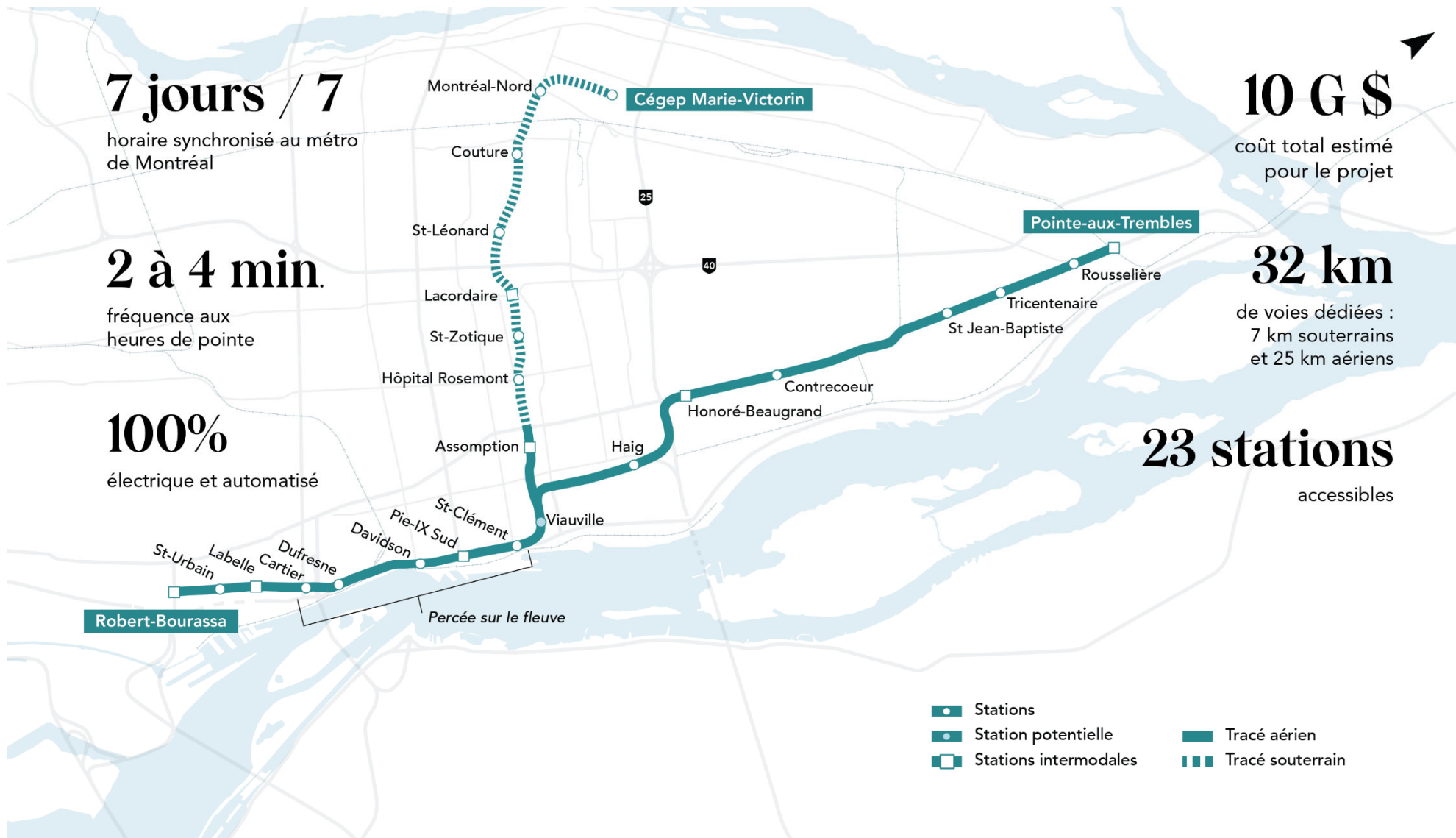
<i>Je déclare que :</i>	
1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance;	
<i>Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.</i>	
Prénom et nom	
Jean-Marc Arbaud, Président et chef de la direction	Liana Varano, Directrice finances
Signature	
	
Date	
2021-05-17	

ANNEXE A

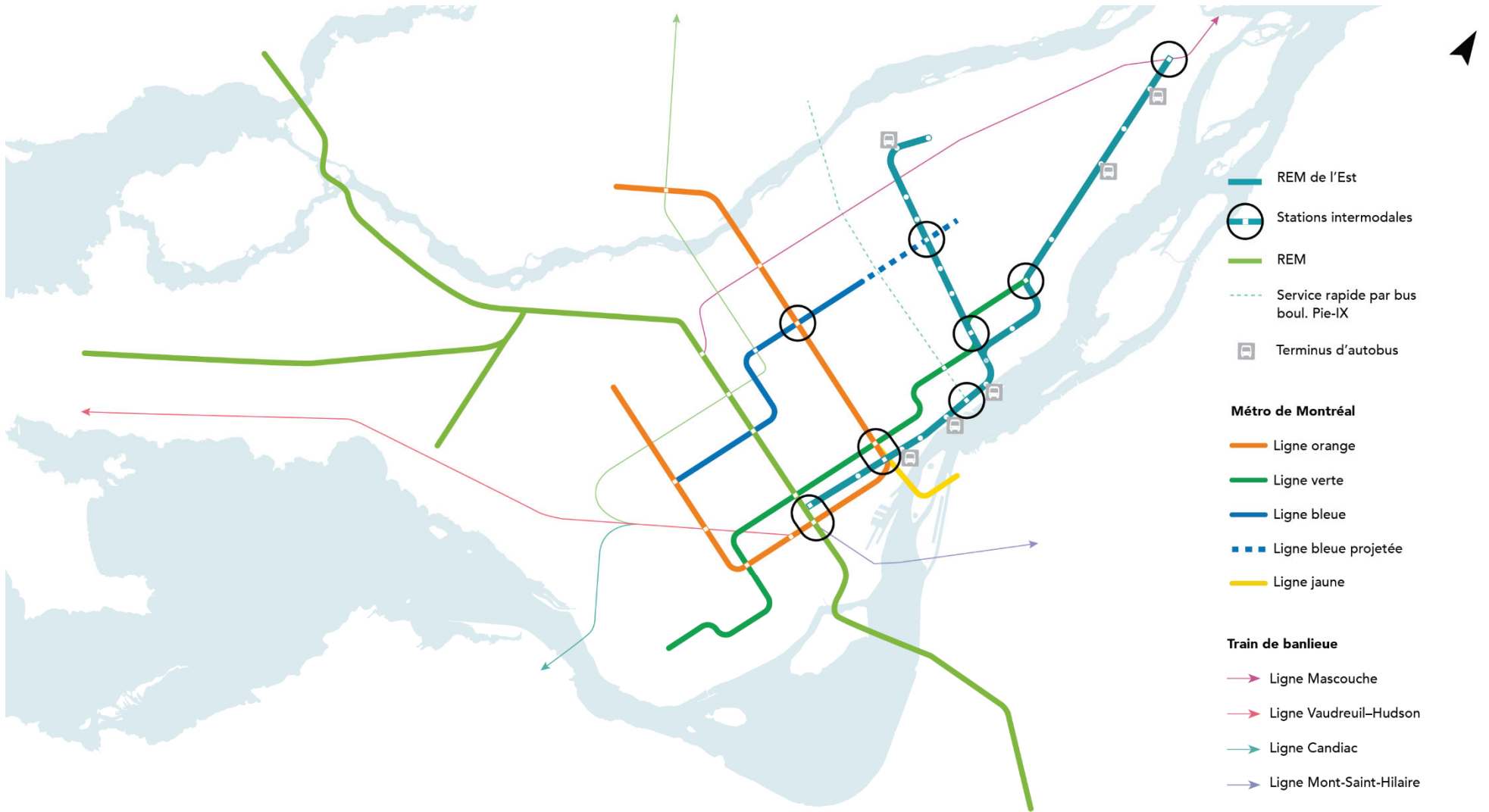
Plans de localisation et rendus visuels

Projet du REM de l'Est

Carte du réseau projeté – tracé et stations



Intégration avec les autres modes du réseau



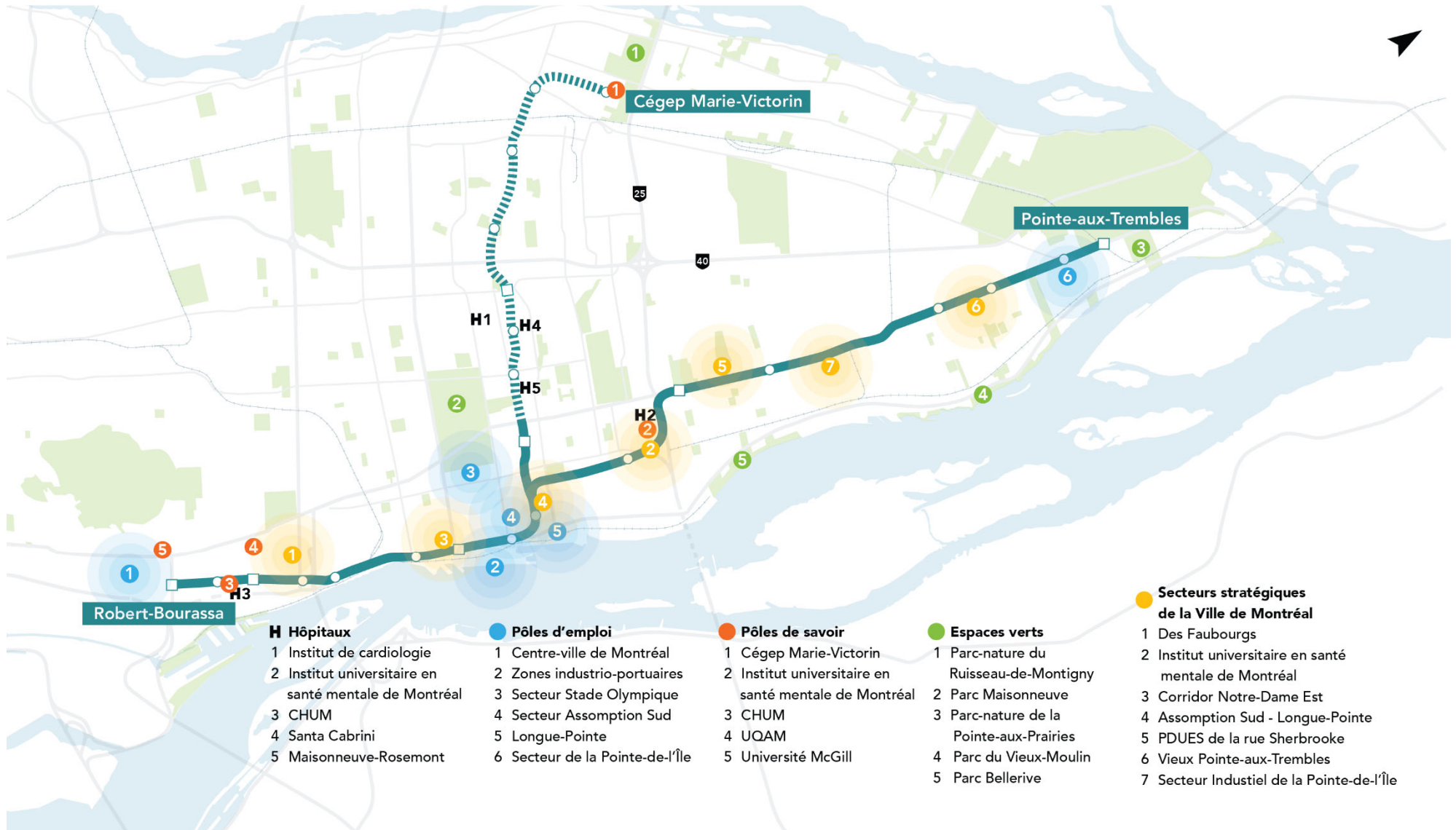
Carte du réseau projeté – caractéristiques du tracé



- Stations
- Stations intermodales
- Station potentielle
- REM
- Métro de Montréal
- Trains de banlieue
- SRB Pie-IX
- Terminus d'autobus

- Tracé aérien dans le terre-plein de la rue
- Tracé aérien en rive nord de la rue
- Tracé aérien à insertion variable selon le secteur
- Tracé souterrain

Carte du réseau projeté avec quelques pôles d'intérêt le long du tracé



Rendu visuel d'une station le long de Notre-Dame

(À TITRE INDICATIF)



Rendu visuel de la station souterraine St-Léonard

(À TITRE INDICATIF)



ANNEXE B

Description du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine

Comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine du REM de l'Est

Contexte

CDPQ Infra a pris l'engagement ferme, dès le lancement public du projet, de mettre sur pied, en concertation avec les autorités compétentes, un comité d'experts sur l'architecture et l'intégration urbaine du projet, en amont de la conception détaillée.

Ce comité sera représentatif, pluridisciplinaire et composé de 15 experts de la société civile et des autorités publiques nommés par le ministre des Transports du Québec. Celui-ci pourra compter sur l'expertise de professionnels en architecture, design urbain, urbanisme et architecture du paysage, entre autres, ainsi que le soutien de professionnels dédiés qui assureront la liaison et la coordination des travaux avec le bureau de projet du REM de l'Est.

Mandat

Le comité contribuera à développer les principes directeurs du concept architectural du futur réseau et de son intégration urbaine, tant au centre-ville de Montréal que sur l'ensemble du tracé. Les avis s'adressant à d'autres autorités compétentes et portant sur l'aménagement urbain en périphérie du projet seront également documentés et consignés. L'intention de CDPQ Infra est que ce cadre soit imposé dans l'appel d'offres du REM de l'Est.

L'ensemble des avis du comité seront consignés dans un rapport qui sera rendu public en amont des audiences publiques du BAPE. La signature architecturale, urbanistique et paysagère retenue pour le projet sera dévoilée par CDPQ Infra après le dépôt du rapport du comité.

Fonctionnement du comité

Le comité se réunira au minimum sur une base mensuelle, à raison d'une demi-journée par mois, pour la phase de développement du projet. Le secrétariat du comité sera assuré par une partie indépendante et le contenu sera développé par l'équipe de projet de CDPQ Infra selon les thématiques approuvées conjointement avec le comité. Un cabinet d'architectes reconnu au Québec et à l'étranger appuiera les travaux du comité.

Les rencontres débuteront en mai 2021. Le comité demeurera actif tout au long du projet. Une fois les recommandations déposées et le design architectural dévoilé publiquement, le comité continuera à siéger afin de suivre l'évolution de la conception détaillée qui sera développée par le consortium retenu au terme de l'appel d'offres.

Plus d'information sur le comité est disponible sur le site web de CDPQ Infra, sous l'onglet « REM de l'Est ».
