Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Étude d'impact sur l'environnement

Volume 1 – Chapitres 1 à 6

Mars 2024

Édition
Hydro-Québec

Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Étude d’impact sur l’environnement

Volume 1
Chapitres 1 à 6

Hydro-Québec
Mars 2024

Cette étude d'impact est soumise au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement *en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield.*

L'étude d'impact sur l'environnement, en quatre volumes, est subdivisée de la façon suivante :

- Volume 1 : Chapitres 1 à 6
- Volume 2 : Chapitres 7 à 10
- Volume 3 : Chapitres 11 à 23
- Volume 4 : Annexes

La liste des principaux collaborateurs de l'étude d'impact est présentée à l'annexe A.

Sommaire

Justification

Pour répondre à la demande croissante d'électricité et assurer la pérennité du réseau de transport de l'île de Montréal, Hydro-Québec a amorcé, il y a un peu plus d'une quinzaine d'années, la conversion du réseau existant à 120-12 kV et à 120-25 kV en réseau à 315-25 kV. De plus, l'entreprise doit faire évoluer son réseau vers un système énergétique diversifié et intelligent intégrant des ressources décentralisées, un plus grand nombre de sources d'énergie intermittentes et des technologies numériques permettant une participation accrue de la clientèle aux échanges d'énergie. Au cours des prochaines années, comme annoncé dans son *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère*, Hydro-Québec consacrera également des investissements importants à de grands projets de développement dans les domaines de la production et du transport d'électricité.

Dans ce contexte, Hydro-Québec projette de remplacer deux lignes d'alimentation à 120 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield par une ligne à 315 kV. Le projet comporte aussi le remplacement des postes de Hampstead et Rockfield à 120 kV par des postes à 315-25 kV, à peu près aux mêmes emplacements. Au terme des travaux, le poste de Hampstead sera renommé « poste de Côte-Saint-Luc » et le poste Rockfield conservera son nom.

Description du projet

La nouvelle ligne à 315 kV empruntera principalement l'emprise existante dans laquelle passent actuellement les lignes à 120 kV à remplacer. Seul un court tronçon du tracé fait l'objet de deux variantes, à la hauteur de la gare de triage du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC), dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce :

- la variante sud, si elle est retenue, suivrait presque intégralement le tracé de la ligne actuelle à remplacer ;
- la variante nord, elle, emprunterait, à partir de l'avenue Royalmount, une nouvelle emprise à l'extérieur de la courbe des voies ferrées du CPKC, et ce, jusqu'aux environs du futur poste de Côte-Saint-Luc, où elle rejoindrait le tracé de la ligne actuelle à remplacer.

Quant aux deux futurs postes, ils seront construits sur les sites mêmes des postes actuels ou à proximité, sur des propriétés d'Hydro-Québec ou en cours d'acquisition par Hydro-Québec.

Le projet s'insère dans un milieu urbanisé de l'ouest de l'île de Montréal qui se distingue par son utilisation du territoire, relativement dense et aux multiples usages. Le secteur nord de la ligne projetée (du poste de Saraguay au poste Laurent) se trouve au confluent d'axes routiers d'un milieu à vocation multiple, mais principalement industriel et commercial. Le secteur central (du poste Laurent au poste de Côte-Saint-Luc projeté) touche un milieu à vocation commerciale et industrielle, mais aussi caractérisé par la présence de nombreuses infrastructures ferroviaires et, dans sa partie sud, par des quartiers résidentiels. Ce secteur inclut les variantes nord et sud de la ligne projetée. Le secteur sud, entre le poste de Hampstead (ou le poste de Côte-Saint-Luc projeté) et le poste Rockfield à 315-25 kV, est surtout occupé par des quartiers résidentiels, mais il se distingue aussi par de grandes superficies d'usages commercial ou industriel, notamment près du poste Rockfield.

L'étude d'impact sur l'environnement présente la justification du projet et ses composantes techniques ; elle regroupe l'analyse des milieux physique, biologique et humain ainsi qu'un compte rendu des activités de consultation des parties prenantes et de participation du public. On y présente aussi la description des impacts potentiels du projet sur le milieu et des mesures d'atténuation connexes, l'évaluation des impacts résiduels, l'évaluation des effets cumulatifs ainsi que le programme de surveillance des travaux et de suivi environnemental.

Au cours de la démarche de participation du public, Hydro-Québec a organisé en continu de nombreuses rencontres avec les gestionnaires et les organismes représentatifs du milieu, des propriétaires visés par le projet et des riverains afin de discuter du tracé et de recueillir leurs préoccupations.

Ces activités de consultation ont permis de circonscrire les préoccupations et d'en dégager trois enjeux spécifiques au projet, soit le maintien de la qualité de vie (y compris le maintien de la qualité des paysages) et de la santé publique, la mise en valeur de la biodiversité ainsi que la conciliation des usages sur le territoire et des projets de développements futurs. La solution retenue intègre des ajustements apportés au projet afin de répondre aux demandes du milieu.

Impacts environnementaux du projet

Le projet a été optimisé de manière à éviter ou à réduire les impacts négatifs sur les milieux sensibles. Parmi les mesures mises en place dès la conception du projet, mentionnons l'utilisation de l'emprise existante des deux lignes à 120 kV, l'utilisation de pylônes à encombrement réduit, l'optimisation des portées entre les pylônes ainsi que l'optimisation de la répartition des pylônes et des aires de travail.

Avec l'application des mesures d'atténuation prévues, tous les impacts résiduels sur l'environnement liés au projet sont d'importance mineure, à l'exception des impacts suivants, qui pourraient être d'importance moyenne :

- Pour le milieu naturel, la perte permanente de végétation arborescente en milieu terrestre dans l'emprise de la ligne projetée constitue le principal impact. Cependant, les superficies perdues, que ce soit pour la variante nord ou pour la variante sud, seront relativement faibles, soit de moins de 3 ha, et elles feront l'objet de mesures de compensation.

- Pour le milieu humain, les impacts résiduels d'importance moyenne de la ligne concernent l'utilisation polyvalente de l'emprise de la ligne actuelle et projetée par les résidents. Cette utilisation sera perturbée pendant la construction de la ligne, qui sera réalisée par section. De même, un impact sur les champs visuels d'importance moyenne est attendu en phase d'exploitation pour quelques résidents à l'est de la variante nord, sur un tronçon de la ligne projetée d'une longueur d'environ 550 m. Il en est de même pour les champs visuels des occupants de quelques résidences situées près du poste de Côte-Saint-Luc, sur les rues Sabin et Baily. Par ailleurs, les préoccupations relatives à la qualité de vie pourraient persister pour certains résidents autour du poste de Côte-Saint-Luc, tant pendant sa construction (bruit, poussières, vibrations et entraves à la circulation) que son exploitation (ombre créée par le poste durant quelques heures de la journée et certaines périodes de l'année), notamment pour les résidents les plus proches à l'est et au sud du poste. Le bruit émis par les activités de construction des deux postes entraînera un impact sonore d'importance résiduelle moyenne pour les résidents les plus près.

Les effets cumulatifs du projet en lien avec d'autres projets ont été analysés pour trois composantes valorisées de l'environnement (CVE), soit les espaces verts, l'utilisation du territoire et le paysage, toutes liées aux trois enjeux du projet susmentionnés.

Les conclusions de cette analyse permettent de prévoir que les effets cumulatifs sur les espaces verts (naturels et aménagés) et sur l'utilisation du territoire (réseaux de mobilité durable – transports actifs et collectifs et mobilité partagée) seront positifs à plus ou moins long terme. Quant aux effets cumulatifs sur le paysage du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield et des différents projets recensés à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude, ils sont considérés d'importance mineure.

Globalement, le projet de modernisation du réseau entraînera peu d'impacts résiduels d'importance moyenne et aura, pour certaines CVE, des impacts positifs. L'un de ces derniers est associé au choix de la variante nord, mais aussi au projet connexe de démantèlement de la ligne à 120 kV de ce secteur. Cette variante demanderait l'ouverture d'une nouvelle emprise sur une longueur d'environ 2 km, mais elle apporterait plusieurs bienfaits sur le plan de l'intégration de la ligne dans son milieu.

En effet, la variante nord est en parfaite cohérence avec les affectations du territoire prévues au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour ce secteur. De plus, bien que la variante sud présente des niveaux sonores acceptables selon les critères de la réglementation en vigueur, la variante nord permettrait d'éviter des situations où les niveaux sonores seraient proches du critère applicable de 45 dBA pour certaines résidences situées sur les avenues Krieghoff, Brandeis et Marc-Chagall et sur le chemin Merrimac. Enfin, le retrait éventuel de la ligne à 120 kV et des pylônes actuels dans ce secteur de Côte-Saint-Luc permettrait de diminuer les contraintes d'usage auxquelles doivent se conformer les propriétaires des terrains sur lesquels passe l'emprise actuelle. Pour cette raison, la variante nord est considérée globalement préférable à la variante sud.

Calendrier et coûts

Le coût du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield est évalué à 998 M$. Les activités de construction se dérouleront en deux étapes : la première étape, du poste de Saraguay jusqu'au poste de Côte-Saint-Luc projeté, débutera en 2026 en vue d'une mise en service de la ligne et du nouveau poste en 2029 ; la deuxième étape, du poste de Côte-Saint-Luc jusqu'au poste Rockfield à 315-25 kV, débutera en 2031 en vue d'une mise en service de la ligne et du nouveau poste en 2034.

Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Situation du projet

Sources :

GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
Parcs et espaces verts, ville de Montréal, 2014
SDA, 1/20 000, MERN Québec, mai 2022
Données de projet, Hydro-Québec, janvier 2023

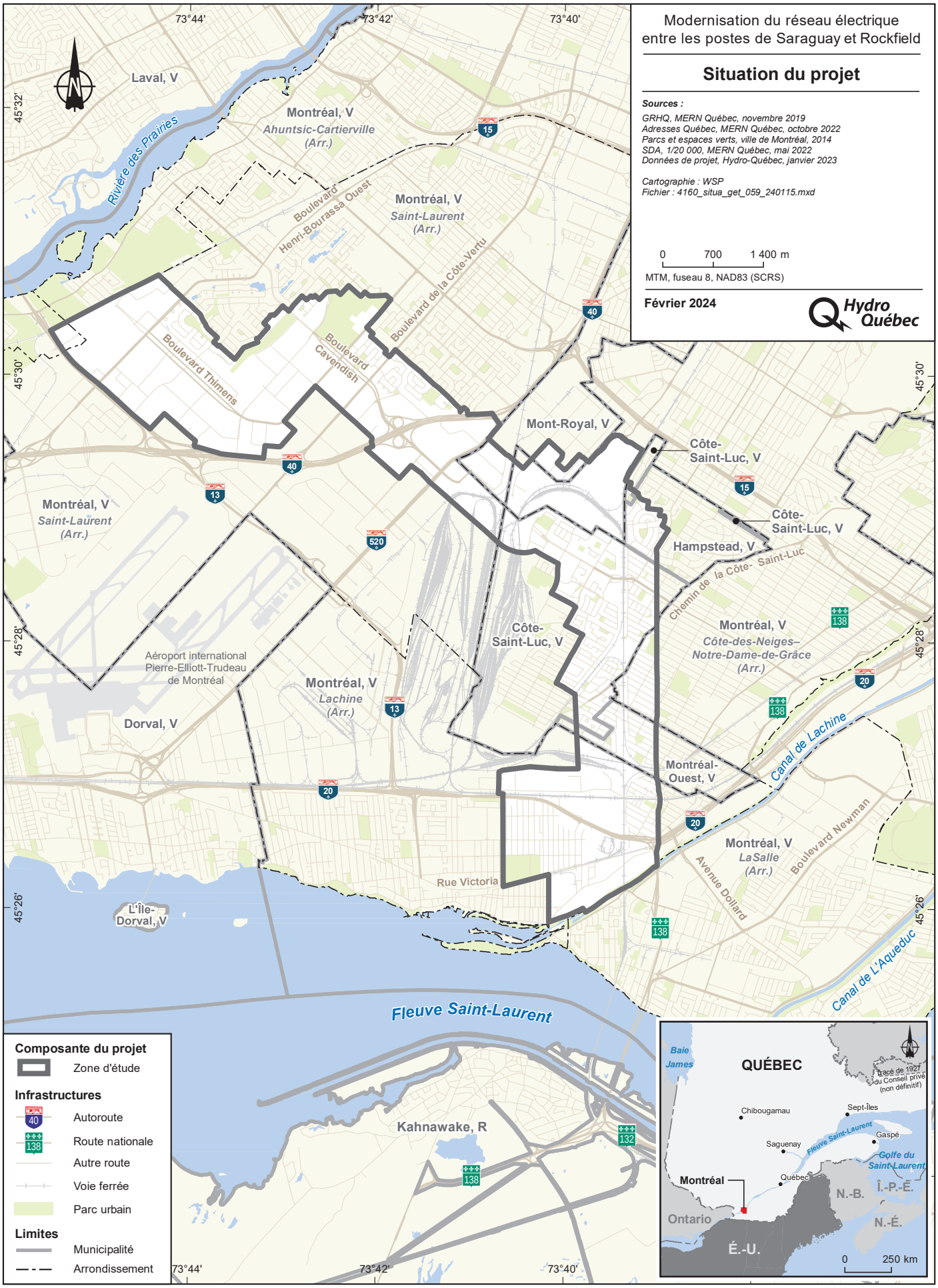
Cartographie : WSP
Fichier : 4160_situa_get_059_240115.mxd

0 700 1 400 m

MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Février 2024

Hydro Québec



Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

Contenu de l'étude d'impact

Volume 1 – Chapitres 1 à 6

1 Introduction
2 Justification et description générale du projet
3 Démarche de l'étude d'impact
4 Description générale du milieu dans la zone d'étude du projet
5 Participation du public
6 Préoccupations exprimées et enjeux environnementaux

Volume 2 – Chapitres 7 à 10

7 Justification et description détaillée de la ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield
8 Enjeux environnementaux soulevés par la ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield
9 Impacts de la ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield et mesures d'atténuation
10 Surveillance des travaux et suivi environnemental de la ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield

Volume 3 – Chapitres 11 à 23

11 Justification et description détaillée du poste de Côte-Saint-Luc
12 Enjeux environnementaux soulevés par le poste de Côte-Saint-Luc
13 Impacts du poste de Côte-Saint-Luc sur le milieu et mesures d'atténuation
14 Surveillance des travaux et suivi environnemental du poste de Côte-Saint-Luc
15 Justification et description détaillée du poste Rockfield
16 Enjeux environnementaux soulevés par le poste Rockfield
17 Impacts du poste Rockfield sur le milieu et mesures d'atténuation
18 Surveillance des travaux et suivi environnemental du poste Rockfield
19 Effets cumulatifs
20 Plans préliminaires des mesures d'urgence
21 Développement durable, adaptation aux changements climatiques et émissions de GES
22 Bilan environnemental du projet
23 Bibliographie

Volume 4 – Annexes

A Principaux collaborateurs de l'étude d'impact
B Méthode d'évaluation des impacts
C Méthodes d'inventaire et d'analyse des études spécialisées
D Étude de potentiel archéologique
E Dossier de la participation du public
F Clauses environnementales normalisées
G Fiches de caractérisation des milieux terrestres, humides et hydriques, et inventaire des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE)
H Étude de bruit
I Rapport d'analyse de résilience aux changements climatiques
J Gaz à effets de serre

Table des matières

1 Introduction 1-1
1.1 Présentation du promoteur 1-1
1.2 Cadre juridique 1-1
1.2.1 Procédure d'évaluation environnementale 1-1
1.2.2 Autorisations gouvernementales 1-2
1.3 Politique environnementale et directives d'Hydro-Québec 1-3

2 Justification et description générale du projet 2-1
2.1 Justification du projet 2-1
2.1.1 Historique 2-1
2.1.2 Problématique 2-2
2.1.3 Étude des scénarios 2-2
2.1.4 Solution retenue 2-3
2.2 Description générale du projet 2-4
2.2.1 Ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield 2-4
2.2.2 Poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV 2-7
2.2.3 Poste Rockfield à 315-25 kV 2-7
2.3 Projets connexes 2-8
2.3.1 Reconfiguration des lignes à 120 kV 2-8
2.3.2 Démantèlement des lignes à 120 kV 2-8
2.3.3 Démantèlement du poste de Hampstead 2-9
2.3.4 Démantèlement du poste Rockfield à 120 kV 2-9
2.4 Calendrier de réalisation 2-10
2.5 Coût du projet et retombées économiques régionales 2-10
2.6 Programme de mise en valeur intégrée 2-10

3 Démarche de l'étude d'impact 3-1
3.1 Connaissance technique du projet 3-2
3.2 Connaissance du milieu 3-2
3.2.1 Inventaire de la zone d'étude 3-2
3.2.2 Analyse des données 3-2
3.2.3 Détermination des enjeux liés à l'implantation des ouvrages projetés 3-3
3.3 Évaluation du projet 3-3
3.4 Participation du public 3-3
3.5 Choix du projet et bilan environnemental 3-4
3.5.1 Optimisation du projet 3-4
3.5.2 Détermination des mesures d'atténuation et évaluation des impacts résiduels 3-4

3.5.3 Bilan environnemental du projet 3-5
3.5.4 Programmes de surveillance et de suivi environnementaux 3-5

4 Description générale du milieu dans la zone d'étude du projet 4-1
4.1 Délimitation et justification de la zone d'étude 4-1
4.2 Milieu physique 4-3
4.2.1 Portrait général 4-3
4.2.2 Géologie, géomorphologie et dépôts de surface 4-3
4.2.3 Climat 4-4
4.2.4 Hydrographie 4-6
4.2.5 Terrains contaminés 4-7
4.3 Milieu biologique 4-8
4.3.1 Portrait général 4-8
4.3.2 Végétation 4-8
4.3.3 Faune 4-11
4.3.4 Aire protégée 4-23
4.3.5 Territoires d'intérêt écologique actuels 4-23
4.4 Milieu humain 4-26
4.4.1 Portrait général 4-26
4.4.2 Cadre administratif et tenure des terres 4-26
4.4.3 Planification et aménagement du territoire 4-27
4.4.4 Profil socioéconomique 4-40
4.4.5 Déterminants de la santé 4-46
4.4.6 Milieu bâti 4-69
4.4.7 Loisirs et tourisme 4-74
4.4.8 Infrastructures 4-76
4.4.9 Projets d'aménagement ou de développement 4-84
4.4.10 Patrimoine et archéologie 4-89
4.4.11 Paysage 4-99

5 Participation du public 5-1
5.1 Sommaire de la démarche de participation du public 5-2
5.2 Objectifs généraux 5-4
5.3 Publics visés 5-5
5.4 Étape de la consultation préalable 5-7
5.4.1 Objectifs 5-7
5.4.2 Activités 5-7
5.5 Étape de l'information-consultation 5-10
5.5.1 Objectifs 5-10
5.5.2 Activités 5-11
5.6 Étape de l'information sur la solution envisagée 5-24
5.6.1 Objectifs 5-24
5.6.2 Activités 5-25

5.7 Moyens et outils de communication 5-29
5.8 Rétroaction de la démarche de participation du public sur le processus de conception et d'évaluation environnementale du projet 5-32

6 Préoccupations exprimées et enjeux environnementaux 6-1
6.1 Consultation publique menée par le MELCCFP 6-1
6.2 Consultation publique menée par Hydro-Québec 6-2
6.3 Synthèse des thèmes de préoccupations 6-2
6.3.1 Maintien de la qualité de vie et de la santé publique 6-2
6.3.2 Mise en valeur de la biodiversité 6-3
6.3.3 Conciliation des usages sur le territoire et des projets de développements futurs 6-3

Tableaux

2-1 Calendrier de réalisation des travaux entre les postes de Saraguay et Rockfield 2-10
3-1 Démarche de l'étude d'impact 3-1
4-1 Données climatiques annuelles provenant de la station météorologique d'Environnement et Changement climatique Canada située à l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal – 1981-2010 4-5
4-2 Prévisions climatiques pour la région de Montréal jusqu'à l'horizon 2080 4-5
4-3 Nombre de milieux humides dans la zone d'étude et superficie 4-9
4-4 Espèce végétale à statut particulier présente dans la zone d'étude 4-10
4-5 Espèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification 4-13
4-6 Espèces animales à statut particulier présentes ou potentiellement présentes dans la zone d'étude 4-21
4-7 Municipalités touchées par la zone d'étude 4-27
4-8 Aire d'ambiance du seuil Nord-Est – Interventions détaillées 4-36
4-9 Évolution de la population dans les territoires traversés par la zone d'étude – 2016-2021 4-41
4-10 Projection de la population des territoires traversés par la zone d'étude – 2021-2041 4-41
4-11 Population selon le sexe – 2021 4-42
4-12 Tranches d'âge et âge moyen de la population des territoires touchés par la zone d'étude – 2021 4-43
4-13 Espérance de vie, santé globale et état de santé mentale 4-52
4-14 Personnes à faible revenu 4-55
4-15 Tabagisme, mortalité par cancer du poumon, consommation d'alcool et activité physique de loisir et de transport 4-59
4-16 Utilisation d'un mode de transport collectif et actif pour se rendre au travail 4-62
4-17 Dérangement par le bruit, 2014-2015 4-66

4-18 Installations du réseau de santé et de services sociaux dans la zone d'étude 4-71
4-19 Centres de la petite enfance (CPE) et garderies dans la zone d'étude 4-72
4-20 Établissements d'enseignement dans la zone d'étude..... 4-73
4-21 Immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante dans la zone d'étude 4-93
4-22 Unités de paysage résidentiel..... 4-110
4-23 Unités de paysage industriel 4-117
4-24 Unités de paysage de parc..... 4-123
4-25 Unités de paysage de transport 4-126
5-1 Tables et comités mis en place pour le processus de consultation..... 5-3
5-2 Publics informés ou rencontrés au cours de la démarche de participation du public 5-5
5-3 Étape de la consultation préalable – Publics rencontrés ou contactés 5-7
5-4 Liste des membres du comité décisionnel et de suivi 5-13
5-5 Liste des membres des comités techniques du Service des grands parcs – Hydro-Québec..... 5-14
5-6 Activités portes ouvertes tenues en 2019..... 5-20
5-7 Thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés 5-22
5-8 Étape de l'information-consultation – Publics rencontrés ou contactés 5-22
5-9 Activités portes ouvertes tenues en 2023..... 5-25
5-10 Thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés 5-26
5-11 Étape de l'information sur la solution envisagée – Publics rencontrés, informés ou contactés 5-28
5-12 Synthèse des préoccupations exprimées 5-31

Cartes

4-1 Zone d'étude 4-2
4-2 Espèces végétales et animales à statut particulier..... 4-20
4-3 Aires protégées et territoires d'intérêt écologique 4-24
4-4 Grandes affectations du territoire – SAD, PPU et PIIA..... 4-29
4-5 Région sociosanitaire, CIUSSS et RLS 4-47
4-6 Territoires de CLSC et établissements de santé et de services sociaux 4-49
4-7 Secteurs de recensement 4-50
4-8 Paysage 4-103
5-1 Corridor vert 5-15
A Inventaire des milieux natuel et humain (en pochette)

Figures

2-1 Les trois étapes de la modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc 2-4
2-2 Schéma unifilaire des deux premières étapes de la modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc 2-5
4-1 Ménages locataires et propriétaires, 2021 4-64
4-2 Personnes de 12 ans et plus ayant déclaré avoir un sentiment d'appartenance très fort ou plutôt fort à leur collectivité locale selon l'âge 4-67
5-1 Structure de gouvernance du projet de corridor vert Saraguay-Angrignon 5-12

Photos

4-1 Lieu historique national du Canal-de-Lachine 4-90
4-2 Bois-de-Saraguay 4-91
4-3 Maison Robert-Bélanger 4-91
4-4 Poste de Hampstead en 1955 4-96
4-5 Poste Rockfield en 2023 4-98
4-6 Unité de paysage RE 1 – Depuis la rue Jean-Gascon, à l'angle du carré Denise-Pelletier, vers la ligne existante au sud-ouest géographique 4-113
4-7 Unité de paysage RE 2 – Depuis le boulevard Cavendish (entre l'autoroute 40 et le boulevard de la Côte-Vertu) vers le nord-ouest géographique 4-113
4-8 Unité de paysage RE 3 – Depuis le chemin Radcliffe, à l'angle du croissant Roxton, vers la ligne existante au nord-est géographique 4-114
4-9 Unité de paysage RE 3 – Depuis le chemin Holland, vers le poste de Hampstead au nord-ouest géographique 4-114
4-10 Unité de paysage RE 3 – Depuis le chemin Kildare, vers l'avenue Marc-Chagall au nord-ouest géographique 4-115
4-11 Unités de paysage RE 3 et RE 4 – Depuis le viaduc de l'avenue Westminster Nord, vers le nord géographique 4-115
4-12 Unité de paysage RE 4 – Depuis le chemin Fleet, vers le poste de Hampstead au sud-ouest géographique 4-116
4-13 Unité de paysage IN 1 – Depuis le boulevard Henri-Bourassa, à l'angle du boulevard Thimens, vers le nord-ouest géographique 4-120
4-14 Unité de paysage IN 1 – Depuis le boulevard Thimens, à l'angle de la rue Steinberg, dans l'axe de l'emprise de la ligne existante vers l'est géographique (mont Royal en arrière-plan) 4-120
4-15 Unité de paysage IN 3 – Depuis le chemin de la Côte-de-Liesse vers le poste Laurent au nord-ouest géographique 4-121
4-16 Unité de paysage IN 3 – Depuis le poste Laurent vers le chemin de la Côte-de-Liesse au sud-est géographique 4-121

4-17 Unité de paysage IN 5 – Depuis la gare du Canal vers le poste Rockfield et la ligne existante à remplacer, vers le nord géographique 4-122
4-18 Unité de paysage PA 1 – Depuis le stationnement de la bibliothèque du Boisé vers le sud-ouest géographique (bibliothèque adossée au boisé protégé du parc Marcel-Laurin) 4-125
4-19 Unité de paysage PA 2 – Depuis le chemin de la Côte-Saint-Luc (hors de la zone d'étude) vers le sud-est géographique (terrain de golf Meadowbrook)..... 4-125
4-20 Unité de paysage TR 1 – Depuis le viaduc du boulevard Cavendish vers la végétation arborescente entre la ligne existante à remplacer et la bretelle nord (mont Royal en arrière-plan à l'est géographique) 4-128

1 Introduction

1.1 Présentation du promoteur

Hydro-Québec a pour mission de fournir une alimentation électrique fiable et des services de qualité adaptés aux besoins de sa clientèle, au meilleur coût possible. En plus des activités de base liées à l'exploitation et au développement de ses installations, l'entreprise exporte de l'électricité vers les marchés voisins et commercialise ses capacités de transit.

Pour répondre à la demande croissante d'électricité et assurer la pérennité du réseau de transport de l'île de Montréal, Hydro-Québec a amorcé, il y a un peu plus d'une quinzaine d'années, la conversion du réseau existant à 120-12 kV et à 120-25 kV en réseau à 315-25 kV.

De plus, l'entreprise doit faire évoluer son réseau vers un système énergétique diversifié et intelligent intégrant des ressources décentralisées, un plus grand nombre de sources d'énergie intermittentes et des technologies numériques permettant une participation accrue de la clientèle aux échanges d'énergie. Au cours des prochaines années, comme annoncé dans son *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère*, Hydro-Québec consacrera également des investissements importants à de grands projets de développement dans les domaines de la production et du transport d'électricité.

Pour assurer la pérennité de ses infrastructures, rehausser la capacité du réseau de transport tout en relevant le défi de la transition énergétique, Hydro-Québec prévoit investir entre 45 G$ et 50 G$ d'ici 2035.

1.2 Cadre juridique

1.2.1 Procédure d'évaluation environnementale

Conformément à l'article 10 de la partie II de l'annexe 1 du *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets*, la construction d'une ligne et de deux postes à 315 kV est assujettie à la procédure d'évaluation environnementale prescrite à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE).

Afin d'amorcer la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement applicable, Hydro-Québec a présenté un avis de projet au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec (MELCCFP). Cet avis de projet comprenait la construction d'une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc ainsi que de trois postes à 315-25 kV, soit les

postes Laurent, de Côte-Saint-Luc et Rockfield. Au cours de l'avant-projet, il a été décidé de réaliser le projet initial en trois étapes distinctes et de reporter la construction du poste Laurent à 315 kV. Ainsi, la présente étude d'impact sur l'environnement porte sur une version modifiée du projet présenté dans l'avis de projet, soit la construction d'une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield et la construction des postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV. Le cas échéant, le prolongement de la ligne à 315 kV entre les postes Rockfield et de l'Aqueduc ainsi que la construction du poste Laurent à 315-25 kV feront l'objet d'avis de projets ultérieurement.

Le 29 août 2019, le MELCCFP a transmis sa directive à Hydro-Québec (dossier 3211-11-129) pour la préparation de la présente étude d'impact, qui en précise la nature, la portée et l'étendue.

1.2.2 Autorisations gouvernementales

Hydro-Québec devra obtenir les autorisations suivantes aux fins de la construction de la ligne projetée et des postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV :

- autorisation du gouvernement du Québec, délivrée au terme de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.5 et suivants de la LQE ;
- autorisation du MELCCFP en vertu de l'article 22 de la LQE ;
- résolutions formulant un avis sur la conformité du projet avec les objectifs du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, en vertu des articles 149 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* ;
- décret d'expropriation en vertu de l'article 33 de la *Loi sur Hydro-Québec*, au besoin ;
- autorisation spécifique de la Régie de l'énergie du Québec, en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et de son règlement d'application, puisque le projet nécessite un investissement supérieur à 65 M$.

Par ailleurs, comme le rappelle la directive du MELCCFP, l'étude d'impact sur l'environnement est un instrument de planification qui prend en compte l'ensemble des facteurs environnementaux, tout en se concentrant sur les éléments vraiment significatifs, et qui tient compte des intérêts et des attentes des parties concernées en vue d'éclairer les choix et les prises de décision. Elle a pour objectif de permettre aux autorités compétentes de décider d'autoriser ou non la construction de la ligne et des deux postes projetés, en prenant en considération les impacts que le projet pourrait avoir sur l'environnement. L'étude d'impact sur l'environnement doit intervenir le plus tôt possible durant la planification d'un projet.

Après l'obtention des autorisations recherchées et selon les conditions rattachées à celles-ci, Hydro-Québec s'engagera dans la réalisation du projet. Parmi les étapes importantes, elle obtiendra auprès des autorités compétentes les autorisations sectorielles requises pour la construction de la ligne et des deux postes projetés.

1.3 Politique environnementale et directives d'Hydro-Québec

Hydro-Québec mise sur l'utilisation judicieuse des ressources, dans une perspective de développement durable. C'est pourquoi elle s'est dotée d'une politique environnementale, Notre environnement, qui énonce l'engagement de l'entreprise à l'égard du développement durable et présente les orientations relatives à l'amélioration de sa performance environnementale.

Par ailleurs, la politique Notre rôle social constitue l'engagement d'Hydro-Québec relativement à son rôle social. Hydro-Québec se définit comme une entreprise citoyenne responsable, soucieuse d'apporter une contribution effective à l'essor économique, social et culturel de la société dans laquelle elle exerce ses activités.

De plus, Hydro-Québec se conforme aux exigences suivantes :

- Systèmes de gestion environnementale (HQ-ENV-N-3001). Cet encadrement contient les exigences de l'entreprise relatives à l'établissement et au maintien d'un système de gestion environnementale (SGE). Ces exigences précisent et complètent les exigences de la norme internationale ISO 14000:1996(F).
- Acceptabilité des projets et des activités de l'entreprise (DIR-21). Cette directive découle des engagements pris dans les politiques Notre environnement et Notre rôle social. Elle énonce les exigences de l'entreprise, les critères et les éléments propres à favoriser l'acceptabilité environnementale des nouveaux ouvrages, des travaux de réhabilitation ainsi que des activités d'exploitation et de maintenance.
- Exigences de prévention et de contrôle des pollutions et des nuisances (DIR-22). Cette directive constitue un outil de diligence raisonnable et de gestion environnementale rigoureux que l'entreprise et ses dirigeants mettent à contribution pour prévenir la pollution et les nuisances et en limiter le plus possible les effets.
- Procédure sur les déversements accidentels de contaminants (PR-DPPSE-447-01). Dans le cadre de la réglementation existante et de la directive Exigences de prévention et de contrôle des pollutions et des nuisances, cette directive établit les règles et les mesures à observer pour réduire les conséquences sur l'environnement d'un déversement accidentel de contaminants.
- Directive sur le patrimoine (DIR-23). Cette directive contient les règles à observer et les mesures à prendre en matière de patrimoine bâti, technologique, archéologique, documentaire et intangible. Hydro-Québec assure la protection et la mise en valeur de ses équipements, de ses installations et de ses propriétés par des moyens qui peuvent aller au-delà de la gestion des impacts.

Par ailleurs, Hydro-Québec a élaboré divers encadrements, dont le suivant, qui a été appliqué au présent projet :

- Bruit audible généré par les postes électriques (TET-ENV-N-CONT001). Cet encadrement définit les critères de bruit audible applicables aux postes électriques, à l'extérieur des limites des propriétés d'Hydro-Québec, et précise les modalités d'application de ces critères.

Enfin, Hydro-Québec intègre à tous ses appels d'offres les *Clauses environnementales normalisées* (Hydro-Québec, 2023), qui établissent les mesures d'atténuation courantes à prendre pour réduire à la source les impacts de ses interventions sur le milieu.

Le *Cahier des bonnes pratiques en environnement – Construction de ligne de transport d'énergie* (Hydro-Québec, 2014) répertorie les méthodes de construction et les mesures d'atténuation préconisées dans les projets de ligne de transport.

Le chapitre 21, dans le volume 3, traite plus en détail de la réalisation du projet dans une perspective de développement durable.

2 Justification et description générale du projet

2.1 Justification du projet

2.1.1 Historique

Le réseau à 120 kV dans l'axe Saraguay-Aqueduc a été construit il y a plus de 70 ans à la suite de la nationalisation de l'électricité, dans le cadre de la mise en place du réseau de transport d'électricité à 120 kV sur l'île de Montréal. Il était constitué de nouvelles installations ainsi que de certaines installations à 60 kV qui ont été converties à 120 kV.

Implantée en 1948 en vue de raccorder le poste Rockfield à la boucle Beauharnois-Atwater en face du canal de l'Aqueduc, la première ligne à 120 kV dans l'axe Saraguay-Aqueduc a été prolongée vers le nord jusqu'au village de Saraguay, en 1953, afin de rejoindre la boucle Beauharnois–Montréal-Nord. Ce prolongement a permis l'intégration subséquente au réseau du poste de Hampstead, en 1958, et du poste Laurent, en 1962.

En 1971, un projet de conversion d'une tension d'alimentation de 60 kV à 120 kV a été réalisé au poste de Mont-Royal. La nouvelle section à 120 kV du poste de Mont-Royal a alors été raccordée par câbles isolés aux dispositifs de manœuvre du poste Laurent, ce qui a nécessité la construction d'une seconde ligne à 120 kV entre les postes Laurent et de Saraguay.

En 1991, une reconfiguration majeure a été effectuée sur ce réseau, puisque les lignes d'alimentation en provenance du poste de Saraguay n'étaient plus en mesure d'alimenter toute la charge qui y était raccordée. Pour corriger cette situation, il est devenu nécessaire d'alimenter le poste de Hampstead par le sud, plutôt que par le nord. La ligne aérienne entre les postes de l'Aqueduc et Rockfield a été entièrement reconstruite, et les conducteurs de la ligne entre les postes Rockfield et de Hampstead ont été remplacés.

Encore aujourd'hui, les postes de Hampstead et Rockfield sont alimentés par le poste de l'Aqueduc. Le poste de Hampstead dessert les villes de Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest ainsi que l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de la ville de Montréal, pour un total de près de 65 000 clients. Le poste Rockfield, quant à lui, dessert principalement l'arrondissement de Lachine, soit environ 27 000 clients.

2.1.2 Problématique

Le réseau à 120 kV dans l'axe Saraguay-Aqueduc montre aujourd'hui des signes d'usure du temps. Les installations ont atteint leurs limites de conception et ne peuvent plus prendre en charge la croissance prévue dans les prochaines décennies.

Les postes de Hampstead et Rockfield ne permettent plus l'ajout de capacité de transformation. De plus, les équipements électriques et les infrastructures civiles des deux postes sont dans un état préoccupant en raison de leur vieillissement. L'appareillage de réseau, les fondations et structures, les systèmes de commande et de protection et les bâtiments doivent faire l'objet d'interventions majeures afin d'en assurer la pérennité.

La majorité des principaux composants de la ligne d'alimentation à 120 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield, tels les pylônes à treillis métallique et les conducteurs, ont également atteint la fin de leur vie utile. La faible capacité thermique de cette ligne limite également la charge qu'elle peut alimenter.

2.1.3 Étude des scénarios

Les enjeux de vieillissement et de dépassement de capacité des installations de l'île de Montréal sont généralisés et l'axe Saraguay-Aqueduc ne fait pas exception.

Pour cette raison, Hydro-Québec a mis en place le plan d'évolution du réseau de transport d'électricité de l'île de Montréal, qui prévoit la modernisation de l'ensemble du réseau métropolitain. L'objectif principal de ce plan est de poursuivre le développement d'une architecture de transport à 315 kV et de terminer la conversion du réseau de distribution de 12 kV à 25 kV afin d'offrir une capacité d'alimentation plus élevée, adaptée à une forte densité urbaine.

Le développement de cette architecture se déroule de façon progressive et doit prendre en compte la nécessité de maintenir les postes actuels en exploitation tout au long des travaux de modernisation, de façon à assurer la continuité du service. Cette contrainte est importante dans l'élaboration des différents scénarios, surtout lorsque plusieurs postes partagent la même source d'alimentation.

Dans le cas de l'axe Saraguay-Aqueduc, l'alimentation des postes de Hampstead et Rockfield provient de la même source, soit le poste de l'Aqueduc, dans l'arrondissement de LaSalle. À cet endroit, l'emprise de la ligne existante est trop étroite pour y construire une ligne d'alimentation à 315 kV sans devoir démanteler au préalable la ligne à 120 kV.

Les travaux de modernisation doivent donc débuter dans le tronçon au nord du poste de Hampstead, où la topologie du réseau peut être facilement modifiée de manière à permettre le retrait d'une ligne aérienne à 120 kV tout en assurant le maintien de l'alimentation des postes Laurent et de Mont-Royal à partir du poste de Saraguay.

2.1.4 Solution retenue

La solution retenue pour assurer l'alimentation de la clientèle desservie par les postes de Hampstead et Rockfield à 120 kV consiste à remplacer ceux-ci par des postes à 315-25 kV, à peu près aux mêmes emplacements. Au terme des travaux, le poste de Hampstead sera renommé « poste de Côte-Saint-Luc ».

Puisque la nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV ne peut être construite qu'à partir du poste de Saraguay, le poste de Hampstead sera le premier à être touché par les travaux de modernisation du réseau. Une fois les charges transférées au nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315 kV, le poste de Hampstead à 120 kV sera démantelé et la ligne à 315 kV sera prolongée jusqu'au poste Rockfield en remplacement de la ligne à 120 kV. On pourra ensuite construire le poste Rockfield à une tension de 315-25 kV.

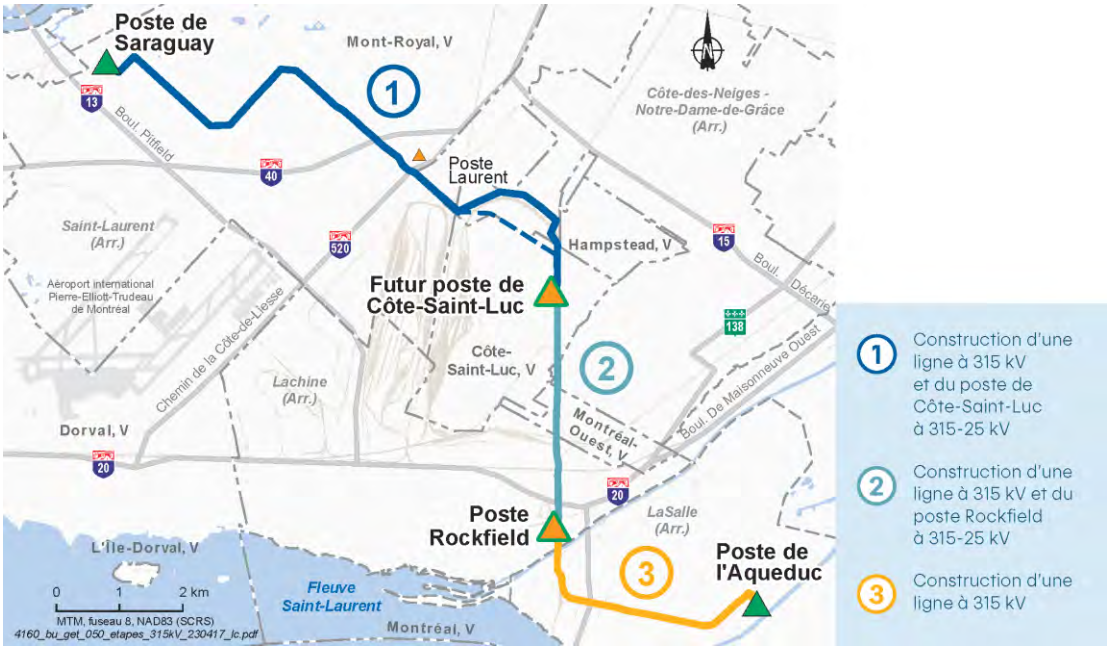
À terme, les deux postes seront alimentés par la nouvelle ligne à 315 kV, qui reliera deux postes sources, soit le poste de Saraguay, au nord, et le poste de l'Aqueduc, au sud. Le poste Laurent, situé entre les postes de Saraguay et Rockfield, continuera quant à lui d'être alimenté par une ligne à 120 kV provenant du poste de Saraguay et sera converti ultérieurement.

Pour résumer, les travaux de modernisation du réseau électrique seront réalisés en trois étapes :

1. le remplacement d'une ligne à 120 kV par une ligne à 315 kV entre le poste de Saraguay et le poste de Hampstead et la construction du poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV ;
2. la construction du poste Rockfield à 315-25 kV et le remplacement de la ligne à 120 kV par une ligne à 315 kV entre celui-ci et le poste de Côte-Saint-Luc ;
3. le remplacement de la ligne à 120 kV par une ligne à 315 kV entre le poste Rockfield à 315-25 kV et le poste de l'Aqueduc.

Le projet qui fait l'objet de la présente étude d'impact concerne les deux premières étapes. L'ensemble des travaux de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc s'échelonnera de 2026 à 2040. La figure 2-1 présente les trois étapes de la modernisation du réseau électrique.

Figure 2-1 : Les trois étapes de la modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc



2.2 Description générale du projet

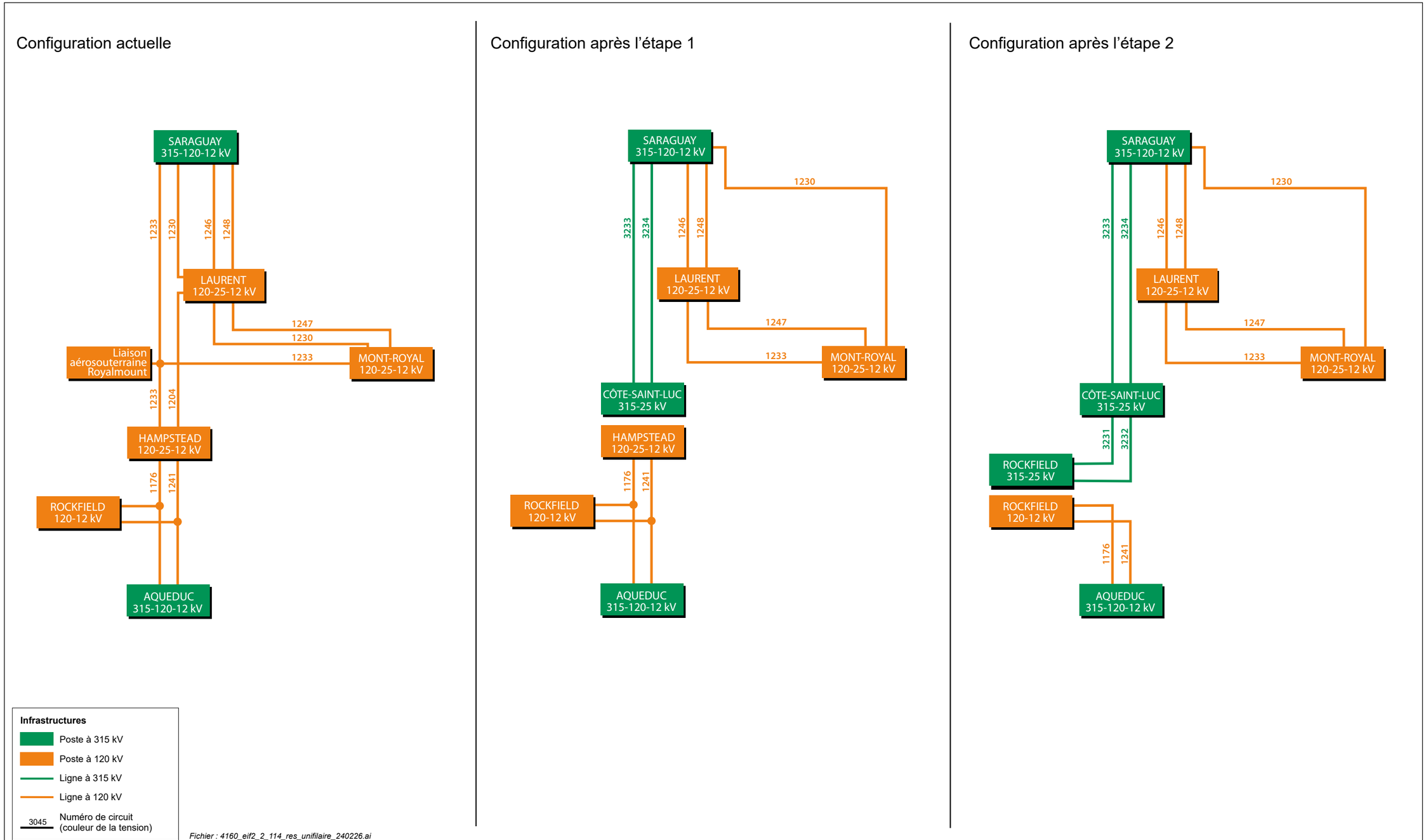
Le projet consiste à remplacer deux lignes d'alimentation à 120 kV par une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield ainsi qu'à construire à 315-25 kV les postes satellites de Côte-Saint-Luc (qui remplacera l'actuel poste de Hampstead) et Rockfield (voir la figure 2-2).

2.2.1 Ligne à 315 kV de Saraguay-Rockfield

La ligne aérienne de transport à 120 kV entre les postes de Saraguay et de Hampstead (circuits 1230, 1233, 1204) et la ligne aérienne de transport à 120 kV entre les postes de Hampstead et Rockfield (circuits 1176 et 1241) seront démantelées et remplacées par une ligne aérienne à 315 kV. Il s'agira d'une ligne à double terne sur pylônes d'acier, dont certains seront à treillis et d'autres tubulaires. La nouvelle ligne à 315 kV empruntera principalement l'emprise existante dans laquelle passent actuellement les lignes à 120 kV. La reconfiguration des circuits à 120 kV ainsi que leur démantèlement font partie des projets connexes, décrits à la section 2.3.

La longueur de la ligne à 120 kV entre les postes de Saraguay et de Hampstead est d'environ 9,5 km, tandis que la longueur de la ligne à 120 kV entre les postes de Hampstead et Rockfield est d'environ 3,5 km.

Figure 2-2 : Schéma unifilaire des deux premières étapes de la modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc



Fichier : 4160_eif2_2_114_res_unifilaire_240226.ai

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

Aux abords du secteur nord du tracé projeté, soit entre le poste de Saraguay et l'extrémité est du chemin Dalton, le sol est principalement utilisé à des fins commerciales et industrielles. La ligne traverse ensuite un milieu caractérisé par la présence d'infrastructures ferroviaires à proximité. Enfin, aux abords du secteur sud du tracé projeté, soit entre le futur poste de Côte-Saint-Luc et le poste Rockfield, le sol est utilisé à des fins résidentielles, à Côte-Saint-Luc et à Montréal-Ouest, et principalement industrielles, dans l'arrondissement de Lachine.

2.2.2 Poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV

Le projet comprend la construction d'un poste à 315-25 kV sur le site du poste de Hampstead existant. Le nouveau poste sera composé de trois transformateurs à 315-25 kV de 140 MVA et de 64 départs de lignes de distribution à 25 kV. Il prendra le nom de poste de Côte-Saint-Luc.

La nouvelle installation électrique sera un poste sous enveloppe métallique (PSEM), c'est-à-dire que tous les équipements électriques seront installés à l'intérieur de bâtiments, à l'exception d'un banc de batteries. La section haute tension (315 kV) sera composée d'un appareillage blindé à isolation gazeuse, alors que la section moyenne tension (25 kV) sera constituée de cellules doubles sous enveloppe métallique.

Le démantèlement du poste de Hampstead à 120-12 kV s'effectuera quelques années après la mise en service du poste à 315-25 kV, lorsque le remplacement des lignes à moyenne tension et leur transfert dans la nouvelle installation seront terminés. Ce démantèlement fait partie des projets connexes décrits à la section 2.3.

Le milieu dans lequel s'implantera le poste de Côte-Saint-Luc se caractérise par une utilisation du sol principalement résidentielle. On y trouve également des terrains affectés à un usage institutionnel, sur lesquels s'élève l'hôpital Mont-Sinaï, adjacent au site du poste, de même qu'à un usage de grande infrastructure publique avec la voie ferrée du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) située à proximité.

2.2.3 Poste Rockfield à 315-25 kV

Le projet consiste à construire le poste Rockfield à 315-25 kV sur un terrain qui comprend le site du poste Rockfield à 120-12 kV actuel et un terrain situé à l'ouest de celui-ci. Le nouveau poste du même nom sera équipé de trois transformateurs à 315-25 kV de 100 MVA et de 48 départs de lignes de distribution à 25 kV sous enveloppe métallique. La nouvelle section à 315 kV sera extérieure (appareillage classique), tandis que la section moyenne tension (25 kV) sera intérieure.

Le démantèlement du poste Rockfield actuel s'effectuera quelques années après la mise en service du nouveau poste à 315-25 kV, lorsque le remplacement des lignes à moyenne tension et leur transfert dans la nouvelle installation seront terminés. Ce démantèlement fait partie des projets connexes décrits à la section 2.3.

Le milieu dans lequel s'implantera le poste Rockfield à 315-25 kV se caractérise par une utilisation du sol principalement industrielle et commerciale. Cependant, ce poste est situé en périphérie du secteur de Lachine-Est qui est présentement en transformation afin d'y favoriser une mixité d'usages.

2.3 Projets connexes

Le projet décrit à la section 2.2 s'accompagne d'un certain nombre d'activités qui y sont liées, mais qui ne sont pas assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prescrite à la section IV.1 de *la Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE). Par conséquent, ces projets connexes ne font pas partie du projet faisant l'objet de la présente étude d'impact.

Ces projets connexes sont décrits ci-après.

2.3.1 Reconfiguration des lignes à 120 kV

Une partie des lignes aériennes et souterraines à 120 kV entre les postes de Saraguay, Laurent et de Mont-Royal seront reconfigurées afin qu'une ligne aérienne à 120 kV puisse être retirée et remplacée par la ligne à 315 kV projetée.

La reconfiguration des lignes à 120 kV consistera à réacheminer l'électricité transitant par les circuits 1230 et 1233. Ainsi, une ligne souterraine à 120 kV (circuit 1230) cheminera entre les postes de Saraguay et de Mont-Royal et une autre (circuit 1233), entre les postes Laurent et de Mont-Royal. Les travaux consisteront à excaver des tranchées dans les rues et à y installer des conduits, des câbles et des massifs de béton servant au tirage des câbles. Les travaux seront faits par section et le revêtement routier sera remis en état à la fin des travaux dans chaque section.

Cette reconfiguration des lignes à 120 kV n'est pas assujettie à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2.3.2 Démantèlement des lignes à 120 kV

Après la reconfiguration des lignes à 120 kV, on démantèlera les lignes aériennes à 120 kV qui ne seront plus nécessaires, soit celle entre le poste de Saraguay et le poste de Hampstead et celle entre le poste de Hampstead et le poste Rockfield.

Le démantèlement des lignes consiste à enlever les conducteurs et les pylônes et à araser une partie des fondations. L'enlèvement des conducteurs se fera progressivement, par section (canton), chacune comportant quelques pylônes. Entre chaque canton de ligne, on ancrera les conducteurs de manière à maintenir la tension mécanique dans les cantons en attente de l'enlèvement des conducteurs. Au moment de l'enlèvement des conducteurs dans un canton, on descendra les conducteurs à l'aide de poulies. Une fois au sol, on réenroulera ceux-ci, on les retirera de l'emprise de la ligne et on les acheminera vers les installations de recyclage.

Les pylônes seront enlevés à l'aide de grues. Leurs différentes sections seront soulevées, puis déposées au sol à même l'aire de travail. Les pylônes à treillis seront démantelés en plusieurs sections, alors que la plupart des pylônes tubulaires le seront en deux sections. Les éléments en acier seront ensuite démontés et acheminés vers des installations de recyclage.

L'arasement des fondations consistera à excaver le sol autour des fondations, puis à couper celles-ci à 1,5 m de profondeur, à retirer la partie supérieure de la fondation et à l'acheminer vers des installations de recyclage ou d'élimination adéquates. Lorsqu'un nouveau pylône est prévu au même endroit qu'un pylône existant, la fondation devra être excavée entièrement et retirée.

Les activités de démantèlement d'une ligne à 120 kV ne sont pas assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2.3.3 Démantèlement du poste de Hampstead

Lorsque l'alimentation de tous les départs de ligne du réseau de distribution aura été convertie à une tension de 25 kV et transférée au nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV, le poste de Hampstead à 120-12 kV pourra être démantelé.

Les activités de démantèlement comprennent la démolition du bâtiment de commande, le retrait de tous les appareillages et la démolition des structures. Le site sera ensuite remis en état selon les besoins qui auront été définis, le cas échéant.

Les activités de démantèlement d'un poste à 120 kV ne sont pas assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2.3.4 Démantèlement du poste Rockfield à 120 kV

Lorsque l'alimentation de tous les départs de ligne du réseau de distribution aura été convertie à une tension de 25 kV et transférée au nouveau poste Rockfield à 315-25 kV, le poste Rockfield à 120-12 kV sera démantelé.

Les activités de démantèlement comprennent le retrait de tous les appareillages et la démolition des structures ainsi qu'une démolition partielle ou complète des bâtiments sur le site. Le site sera ensuite remis en état selon les besoins qui auront été définis, le cas échéant.

Les activités de démantèlement d'un poste à 120 kV ne sont pas assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2.4 Calendrier de réalisation

La modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield sera réalisée en deux grandes étapes et s'étalera sur près de huit années, soit de l'été 2026 au printemps 2034 (voir le tableau 2-1).

Tableau 2-1 : Calendrier de réalisation des travaux entre les postes de Saraguay et Rockfield

Étape	Travaux	Période cible
1	Construction du poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV	Été 2026 – été 2029
	Construction de la ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et de Côte-Saint-Luc	Automne 2026 – automne 2029
2	Construction du poste Rockfield à 315-25 kV	Printemps 2031 – automne 2034
	Construction de la ligne à 315 kV entre les postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield	Été 2032 – printemps 2034

2.5 Coût du projet

Le coût du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield est estimé à 998 M$.

2.6 Programme de mise en valeur intégrée

Dans le cadre du Programme de mise en valeur intégrée (PMVI), Hydro-Québec met à la disposition des organismes admissibles une somme liée à la superficie des nouveaux postes et à la longueur de la ligne de transport d'électricité. Cette somme permet la réalisation d'initiatives qui peuvent concerner l'environnement, les infrastructures municipales, communautaires ou de loisirs, l'appui au développement touristique ou régional, un fonds d'investissement destiné au développement régional ainsi que l'efficacité énergétique ou l'électrification des transports.

Le montant global qui sera versé aux arrondissements et aux villes touchés par le projet dans le cadre de ce programme est de 982 500 $.

3 Démarche de l'étude d'impact

L'étude d'impact sur l'environnement d'un projet de ligne de transport d'énergie électrique ou de poste repose sur l'intégration des aspects technico-économiques, sociaux et environnementaux du projet. Les études technico-économiques permettent de définir la nature exacte du projet et d'en déterminer les caractéristiques ainsi que le coût optimal de réalisation. Les études environnementales et la consultation du milieu d'accueil contribuent à maximiser l'intégration du projet dans le milieu et à réduire son impact environnemental et social, que ce soit par des améliorations apportées au projet dès sa conception ou par la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

Une fois la justification du projet établie, la démarche de l'étude d'impact comprend cinq principales étapes, chacune comportant des activités d'évaluation environnementale, énumérées dans le tableau 3-1 ci-dessous.

Tableau 3-1 : Démarche de l'étude d'impact

Étape	Activité d'évaluation environnementale
1. Connaissance technique du projet	Détermination de la zone d'étude Détermination des éléments à inventorier
2. Connaissance du milieu	Inventaire de la zone d'étude Analyse des données Détermination des enjeux liés à l'implantation des ouvrages projetés
3. Évaluation du projet	Analyse du tracé de ligne et des emplacements de postes projetés Concertation avec les gestionnaires du territoire relativement aux projets de ligne et de postes et à l'échéancier des travaux Détermination de la solution préférable
4. Participation du public	Participation des publics concernés aux activités de consultation et de communication.
5. Choix du projet de moindre impact et bilan environnemental	Optimisation du projet Détermination des mesures d'atténuation et évaluation des impacts résiduels Bilan environnemental du projet Programmes de surveillance et de suivi environnementaux

3.1 Connaissance technique du projet

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dont l'étude d'impact fait partie, exige une bonne connaissance technique du projet afin d'estimer le plus exactement possible l'impact des ouvrages projetés sur le milieu d'accueil. Elle permet de mieux définir la zone d'étude et de cibler les composantes des milieux naturel et humain pertinentes à l'analyse des impacts selon les enjeux du territoire. La connaissance technique comprend les caractéristiques des ouvrages projetés, les méthodes de construction, d'entretien et d'exploitation de ces ouvrages ainsi que le calendrier de construction. Elle permet de déterminer les sources d'impact liées à l'implantation des ouvrages visés.

La description générale du projet est présentée au chapitre 2 de l'étude d'impact et, plus en détail, au chapitre 7, pour la ligne projetée, et aux chapitres 11 et 15, pour les travaux aux postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV.

3.2 Connaissance du milieu

3.2.1 Inventaire de la zone d'étude

Une connaissance approfondie du milieu d'accueil du projet est indispensable au choix d'un projet de moindre impact sur l'environnement. La connaissance du milieu est fondée sur l'élaboration d'un programme d'inventaire de la zone d'étude basé sur les enjeux habituellement associés à un projet de ligne ou de poste. Le programme d'inventaire porte sur les composantes des milieux naturel et humain, y compris les caractéristiques particulières du paysage, et tient compte des éléments du milieu qui pourraient subir les impacts de la réalisation du projet.

Les inventaires s'appuient tant sur la revue des données et des documents existants que sur la collecte de données sur le terrain et les informations recueillies auprès des gestionnaires et des principaux utilisateurs du territoire. Selon le milieu, ils peuvent intégrer des données issues d'études sectorielles portant, entre autres sujets, sur le potentiel archéologique ou sur la qualité des sols.

La description du milieu d'accueil du projet est présentée de façon générale au chapitre 4 de l'étude d'impact et, plus en détail, au chapitre 9, pour la ligne projetée, et aux chapitres 13 et 17, pour les postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV.

3.2.2 Analyse des données

Une fois l'inventaire du milieu terminé, on procède à son analyse ; celle-ci consiste à recenser les composantes des milieux naturel et humain qui paraissent plus sensibles que d'autres à l'implantation des ouvrages projetés.

3.2.3 Détermination des enjeux liés à l'implantation des ouvrages projetés

C'est à cette étape que sont déterminés les enjeux environnementaux du projet. Pour Hydro-Québec, un enjeu découle de la mise en relation des préoccupations, des composantes valorisées de l'environnement (CVE) et des sources d'impact spécifiques à un projet et dont le résultat de l'analyse, soit un gain ou une perte, pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non du projet.

Les enjeux environnementaux pertinents au projet sont cernés de façon générale au chapitre 6 de l'étude d'impact (voir la section 6.3). Ils sont décrits avec plus de détails aux chapitres 8, 12 et 16, portant respectivement sur la ligne projetée, le poste de Côte-Saint-Luc et le poste Rockfield à 315-25 kV.

3.3 Évaluation du projet

L'évaluation d'un projet de ligne ou de poste comporte généralement deux activités distinctes : la détermination des tracés de ligne et des emplacements de poste sur la base de critères de localisation techniques, économiques, sociaux et environnementaux et, si nécessaire, l'analyse comparative de variantes. L'objectif est de sélectionner des tracés de ligne ou des emplacements de poste qui correspondent optimalement aux critères définis pour le projet tout en tenant compte le plus possible des enjeux soulevés dans le milieu. Au terme de cette analyse, une solution préférable est retenue.

Dans le cadre du présent projet, un seul tracé de ligne a été élaboré, de même qu'une courte variante, puisque la future ligne doit remplacer une ligne existante sans trop s'éloigner de son parcours. Il en est de même pour l'emplacement des postes, qui devaient se situer à proximité des postes actuels.

3.4 Participation du public

Tout au long des études, Hydro-Québec met en œuvre un programme de participation du public afin de maintenir un dialogue avec le milieu d'accueil du projet. Ces activités permettent de recueillir les commentaires des parties prenantes et d'améliorer certains aspects du projet. Elles permettent également de faire connaître la démarche environnementale de même que de présenter et valider les résultats des inventaires.

La démarche de participation du public qui a été réalisée par Hydro-Québec dans le cadre du présent projet est présentée au chapitre 5.

3.5 Choix du projet et bilan environnemental

Cette étape comprend quatre activités décrites ci-dessous :

- l'optimisation du projet ;
- la détermination des mesures d'atténuation et l'évaluation des impacts résiduels ;
- l'établissement du bilan environnemental du projet ;
- l'élaboration des programmes de surveillance et de suivi.

3.5.1 Optimisation du projet

Cette activité consiste à intégrer au projet des améliorations découlant des résultats d'études techniques et environnementales de même que des suggestions du milieu formulées lors de la démarche de participation du public, dans la mesure où ces suggestions sont faisables techniquement et souhaitables pour l'environnement. Ces demandes du milieu peuvent ainsi donner lieu à des modifications du projet présenté par Hydro-Québec.

3.5.2 Détermination des mesures d'atténuation et évaluation des impacts résiduels

La détermination des mesures d'atténuation courantes et particulières précède l'évaluation des impacts environnementaux résiduels du projet. L'évaluation des impacts s'attardera plus particulièrement aux composantes valorisées des milieux naturel et humain touchées par les sources d'impact liées au projet pendant sa construction et son exploitation. L'évaluation permet de qualifier les impacts résiduels selon trois degrés d'importance compte tenu de l'application de mesures d'atténuation et de compensation : majeure, moyenne ou mineure.

L'évaluation de l'importance de l'impact du projet sur une composante donnée se déroule selon les étapes suivantes :

- description de la composante environnementale avec un niveau de détail approprié ;
- détermination des sources d'impact liées au projet susceptibles d'influer sur la composante environnementale ;
- description des impacts potentiels sur la composante environnementale et détermination des mesures d'atténuation courantes et particulières pertinentes ;
- description et évaluation de l'importance de l'impact résiduel, c'est-à-dire l'impact qui persiste après la mise en œuvre des mesures d'atténuation, et description des mesures de compensation, le cas échéant.

La description des impacts et des mesures d'atténuation relative au présent projet est présentée au chapitre 9, pour la ligne projetée, et aux chapitres 13 et 17, pour les postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV.

La méthode d'évaluation des impacts est pour sa part décrite en détail à l'annexe B dans le volume 4.

3.5.3 Bilan environnemental du projet

Le bilan environnemental porte un jugement global sur les impacts résiduels du projet, qu'ils soient positifs ou négatifs. Le bilan environnemental de l'ensemble du projet faisant l'objet de la présente étude d'impact est présenté au chapitre 22.

3.5.4 Programmes de surveillance et de suivi environnementaux

L'étude d'impact sur l'environnement débouche sur le programme de surveillance environnementale des travaux, qui vise les objectifs suivants :

- déterminer les principales activités, étapes ou sources d'impact qui doivent faire l'objet d'une surveillance environnementale sur le terrain ;
- faire appliquer sur les chantiers les recommandations et les mesures inscrites dans l'étude d'impact et dans les documents d'appel d'offres ;
- veiller au respect des conditions et des engagements fixés par les autorisations gouvernementales ainsi que des lois et des règlements applicables.

Si cela s'avère nécessaire, Hydro-Québec peut également établir un programme de suivi environnemental en fonction du type et de l'ampleur du projet ainsi que du type d'impacts appréhendés. Le suivi consiste à vérifier l'impact réel du projet sur le milieu, à mesurer l'efficacité de mesures d'atténuation particulières et, au besoin, à apporter les corrections nécessaires.

Les programmes de surveillance et de suivi environnementaux relatifs à la ligne projetée et aux postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield à 315-25 kV sont présentés aux chapitres 10, 14 et 18 respectivement.

4 Description générale du milieu dans la zone d'étude du projet

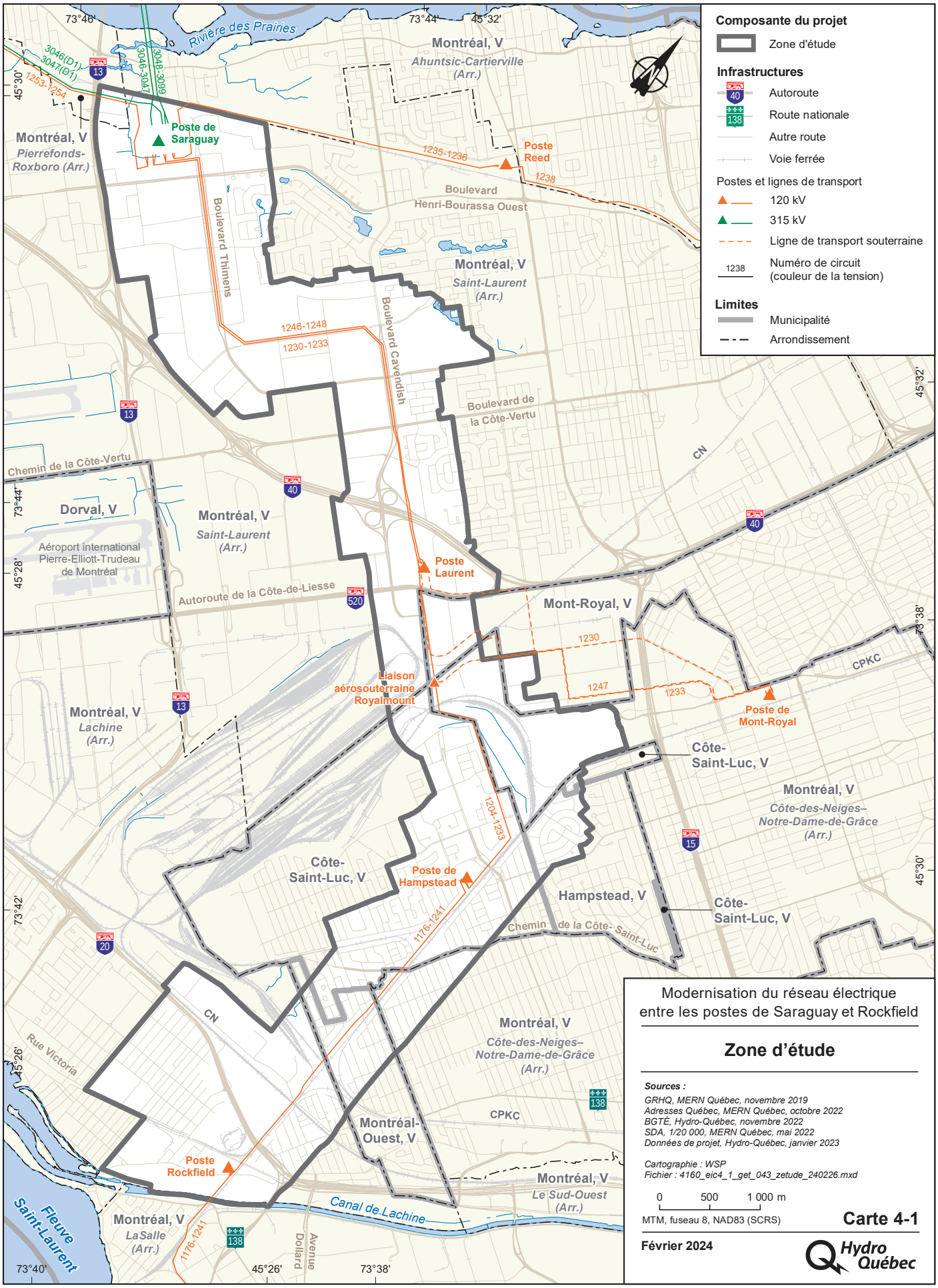
Le présent chapitre décrit les limites de la zone d'étude du projet de même que les milieux physique, biologique et humain (y compris le paysage) à l'intérieur de cette zone. En général, la description de chaque composante du milieu est réalisée du nord vers le sud, soit du poste de Saraguay au poste Rockfield.

La carte A (en pochette, à la fin du présent volume) illustre la majorité des éléments d'inventaire. Au besoin, des cartes insérées dans le corps du texte ont aussi été produites. Il est à noter que des inventaires spécifiques ont été réalisés en 2019, 2020, 2021 et 2023 le long et à proximité du tracé retenu de la ligne de Saraguay-Rockfield ainsi que près du poste de Saraguay. De tels inventaires ont également été réalisés aux emplacements des postes de Côte-Saint-Luc (actuel poste de Hampstead) et Rockfield projetés et autour de ceux-ci. Les résultats de ces inventaires sont présentés dans les sections *Description détaillée* pour chaque composante valorisée du milieu retenue pour l'analyse des impacts, soit aux chapitres 9, 13 et 17, qui traitent respectivement des impacts et des mesures d'atténuation du projet de ligne entre les postes de Saraguay et Rockfield ainsi que des postes de Côte-Saint-Luc et Rockfield projetés.

4.1 Délimitation et justification de la zone d'étude

La zone d'étude qui a été définie dans le cadre du projet de modernisation du réseau électrique occupe une superficie de 19,6 km^2 dans la partie ouest de l'île de Montréal (voir la carte 4-1).

La zone d'étude est délimitée au nord par l'emprise d'une voie ferrée située immédiatement au nord du poste de Saraguay, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, et au sud par le canal de Lachine, qui se situe à quelque 300 m au sud du poste Rockfield, dans l'arrondissement de Lachine. Ses limites à l'est et à l'ouest sont définies de façon à couvrir l'étendue des impacts de la ligne et des postes projetés sur les milieux naturel et humain, y compris le paysage. La zone d'étude forme ainsi un corridor d'une longueur d'environ 13 km et d'une largeur d'au moins 500 m de part et d'autre des lignes à 120 kV qui seront remplacées par une ligne à 315 kV. Ce corridor comprend quatre postes de transformation, soit le poste de Saraguay à 315 kV ainsi que les postes Laurent, de Hampstead et Rockfield à 120 kV. Comme le précise le chapitre 2, seuls les postes de Rockfield et de Côte-Saint-Luc, qui remplacera celui de Hampstead, seront construits à une tension de 315 kV aux étapes 1 et 2 du projet de modernisation du réseau. La zone d'étude touche plusieurs arrondissements de la ville de Montréal (Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Lachine) de même que les limites de quatre villes de l'agglomération de Montréal (Mont-Royal, Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest).



Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

La zone d'étude du paysage est la même que celle de l'inventaire des milieux naturel et humain. Certains éléments du milieu situés à l'extérieur de la zone d'étude sont toutefois considérés afin de prendre en compte la perception du paysage à partir de ces éléments.

Pour faciliter la lecture, le nord conventionnel de l'île de Montréal a été utilisé pour la description du milieu. Toutefois, surtout dans le cas des photos présentées dans la section portant sur le paysage, des références à l'orientation géographique sont parfois utilisées afin d'apporter des précisions.

4.2 Milieu physique

Les renseignements relatifs au milieu physique proviennent principalement du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec (MELCCFP), d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal (SAD).

4.2.1 Portrait général

La zone d'étude présente un relief généralement plat. Son climat, modéré et subhumide, est le plus clément du Québec. La zone d'étude est traversée d'est en ouest à sa limite sud par le canal de Lachine. La plupart des ruisseaux de la zone d'étude ont été en partie canalisés. La zone d'étude compte plusieurs terrains contaminés dont la réhabilitation n'est pas encore terminée.

4.2.2 Géologie, géomorphologie et dépôts de surface

La zone d'étude est située dans la province naturelle des basses-terres du Saint-Laurent, qui correspond, en grande partie, à la province géologique de la plate-forme du Saint-Laurent. L'assise géologique est principalement constituée de roches sédimentaires (calcaire, argilite et grès) d'âge paléozoïque (principalement entre 570 et 440 millions d'années avant aujourd'hui) déposées en strates horizontales à subhorizontales (MELCCFP, 2023a).

La province naturelle des basses-terres du Saint-Laurent forme une plaine en grande partie coincée entre les reliefs appalachiens, au sud, et les reliefs laurentidiens, au nord (Li et autres, 2019). L'île de Montréal présente une topographie légèrement vallonnée. Les dénivelés, escarpements et falaises de l'île marquent son paysage. Dans la zone d'étude, le relief est généralement plat. Il s'élève en pente douce depuis le nord et le sud vers les gares de triage situées environ au centre de la zone d'étude. L'altitude varie entre environ 30 m, près du poste de Saraguay, et 20 m, à la hauteur du canal de Lachine. Elle atteint 50 m dans le secteur des gares de triage. Mentionnons la présence de la terrasse Sherbrooke, dans l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal, située au nord de l'autoroute 20, plus précisément entre l'avenue Émile-Pominville et l'avenue de Mount Vernon.

La mer de Champlain a recouvert la totalité des basses-terres du Saint-Laurent au Quaternaire. Ainsi, les dépôts d'argile et de limon dominent au centre de la province naturelle, mais cèdent la place à des dépôts plus sableux en périphérie. Des dépôts glaciaires remaniés occupent une part importante des basses-terres (environ un quart du territoire), tandis que des dépôts alluvionnaires plus récents se concentrent le long des principales rivières et du fleuve Saint-Laurent (Li et autres, 2019).

Environ 60 % de la superficie de la zone d'étude est composée de dépôts glaciaires, fluvioglaciaires ou fluviatiles. Ces dépôts de surface sont surtout présents entre le poste de Saraguay et l'autoroute 520 ainsi qu'entre le terrain du Club de golf Meadowbrook et le canal de Lachine. Les dépôts marins occupent près de 29 % de la superficie de la zone d'étude. Ils sont principalement concentrés entre l'autoroute 520 et l'autoroute 20. Les dépôts éoliens (dunes), organiques et lacustres occupent de plus faibles superficies. Les dépôts éoliens sont présents, entre autres, dans les secteurs du parc Marcel-Laurin et du canal de Lachine. Les dépôts organiques sont principalement observés dans la partie sud de la zone d'étude, notamment près du canal de Lachine. Quant aux dépôts lacustres, ils sont présents dans le secteur du parc Gilbert-Layton, à Côte-Saint-Luc (Ville de Montréal, 2023a).

4.2.3 Climat

Dans les basses-terres du Saint-Laurent, le climat modéré et subhumide est le plus clément du Québec (Li et autres, 2019).

Les conditions climatiques de la zone d'étude ont été établies à partir des données enregistrées entre 1981 et 2010 à la station météorologique d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) située à l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal (station 7025250).

La température varie considérablement au cours de l'année. La température moyenne mensuelle est supérieure à 0 °C d'avril à novembre. Janvier est le mois le plus froid, avec une température moyenne quotidienne de 9,7 °C, tandis que juillet est le mois le plus chaud, avec une température moyenne quotidienne de 21,2 °C. La température moyenne annuelle est de 6,8 °C. Les températures extrêmes enregistrées ont atteint 37,8 °C, en janvier 1957, et 37,6 °C, en août 1975 (ECCC, 2023a).

Les précipitations moyennes annuelles totalisent 994,4 mm, soit en moyenne 209,5 cm sous forme de neige (équivalent en eau de 209,5 mm) et en moyenne 784,9 mm sous forme de pluie. Le mois d'août est le plus pluvieux, avec une moyenne de 94,1 mm. La saison d'enneigement s'étend généralement de novembre à avril. Les chutes de neige les plus importantes sont enregistrées en janvier (49,5 cm en moyenne) et en décembre (48,9 cm en moyenne) (ECCC, 2023a).

La vitesse moyenne annuelle des vents s'établit à 14,4 km/h. Les vents dominants proviennent de l'ouest de janvier à avril et de septembre à décembre, et du sud-ouest de mai à août (ECCC, 2023a).

Le tableau 4-1 résume les principales caractéristiques climatiques de la zone d'étude. Le tableau 4-2 présente, pour sa part, les prévisions climatiques pour la région de Montréal selon un scénario de réchauffement climatique extrême (Ouranos, 2023).

Tableau 4-1 **: Données climatiques annuelles provenant de la station météorologique d'Environnement** et **Changement climatique Canada située à l'aéroport international Pierre**-Elliot-Trudeau de Montréal **–** 1981-2010

Données annuelles	Valeur
Température	
Moyenne quotidienne	6,8 °C
Maximum quotidien	11,5 °C
Minimum quotidien	2,0 °C
Nombre de jours où la température maximale a dépassé 20 °C	117,1 jours
Nombre de jours où la température minimale a été égale ou inférieure à 0 °C	147,7 jours
Précipitations	
Pluie	784,9 mm
Neige	209,5 cm
Précipitations totales	994,4 mm
Vent	
Vitesse horaire moyenne	14,4 km/h
Direction dominante	Ouest et sud-ouest

Source : ECCC, 2023a.

Tableau 4-2 : Prévisions climatiques pour la région de Montréal **jusqu'à l'horizon** 2080

Paramètre	1981-2010 (période de référence)	2041-2070 (horizon 2050) [a]	2071-2100 (horizon 2080) [a]
Température moyenne (°C) [b]			
Annuelle	6,9	10,0	12,6
Hiver (de décembre à février)	−7,7	−4,2	−1,2
Été (de juin à août)	20,2	23,4	26,0
Précipitations totales (mm) [c]			
Annuelles	1 000	1 107	1 131
Hiver (de décembre à février)	218	264	279
Été (de juin à août)	281	287	281

a. Changements projetés selon le scénario d'émissions de gaz à effet de serre élevé (RCP 8,5) qui suppose une augmentation des émissions jusqu'à la fin du siècle.
b. Moyenne des températures quotidiennes.
c. Somme de la pluie totale et de l'équivalent en eau de la neige totale.

Source : Ouranos, 2023.

4.2.4 Hydrographie

Le Québec compte 13 régions hydrographiques regroupant chacune plusieurs bassins versants. Ces divisions tiennent compte des réalités hydrologiques et écologiques du territoire plutôt que des limites administratives. L'île de Montréal est située dans la région hydrographique de l'Outaouais et de Montréal (04). Elle est ceinturée par le fleuve Saint-Laurent, au sud, et la rivière des Prairies, au nord (MELCCFP, 2023b).

Un cours d'eau d'origine anthropique est situé à la limite sud de la zone d'étude, soit le canal de Lachine. Inauguré en 1825, ce canal compte cinq écluses sur une distance de 14,5 km permettant de franchir une dénivellation de 14 m. Il a joué un rôle important dans le développement économique de Montréal. L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, l'a cependant relégué au second plan, et, en 1970, le canal a fermé ses portes à la navigation (Hydro-Québec, 2014). Des travaux de valorisation du canal de Lachine et de ses berges ont été amorcés durant les années 1990 et la voie d'eau a été rouverte à la petite navigation de plaisance en 2002. Il convient de noter que, chaque année, d'octobre à la fin d'avril, son niveau d'eau est abaissé de 2 m par Parcs Canada (Hydro-Québec, 2019).

Quelques ruisseaux traversent la zone d'étude, la plupart ayant été en partie canalisés. Mentionnons, entre autres, le ruisseau Brook, qui chemine dans les espaces verts au nord-ouest du poste de Saraguay, le ruisseau Raimbault, qui s'insère dans le parc Marcel-Laurin, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, la rivière Saint-Pierre, qui traverse les espaces verts au sud-ouest de l'ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, et le ruisseau qui traverse le terrain du Club de golf Meadowbrook, dans l'arrondissement de Lachine (Ville de Montréal, 2015a).

La zone d'étude compte aussi quelques plans d'eau de faible superficie dans les parcs et les espaces verts, dont le parc Docteur-Bernard-Paquet, situé entre la rue Jean-Gascon et l'avenue Félix-Leclerc, et le parc Marcel-Laurin, situé à l'intersection des boulevards Poirier et Cavendish, tous deux dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Il est à noter qu'une photo-interprétation du milieu hydrique et une analyse de photographies aériennes anciennes ont été réalisées le long du tracé étudié afin de repérer la présence d'autres lits d'écoulement. Les résultats de cet exercice sont présentés au chapitre 9, qui traite des impacts et des mesures d'atténuation de la ligne projetée.

4.2.5 Terrains contaminés

Selon le Répertoire des terrains contaminés du MELCCFP (MELCCFP, 2023c), la zone d'étude compte 33 terrains contaminés dont la réhabilitation n'est pas encore terminée (voir la carte A en pochette). Ces terrains, dispersés sur le territoire, couvrent différents types d'usages et d'installations (terrain résidentiel, jardin communautaire, école, station-service, terrain industriel, etc.). Parmi les contaminants présents dans le sol ou l'eau souterraine, mentionnons entre autres les hydrocarbures pétroliers, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux.

La zone d'étude ne renferme aucun terrain inscrit au Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels du MELCCFP (MELCCFP, 2023d).

Onze sites figurent dans l'Inventaire des sites contaminés fédéraux (Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, 2023), dont 10 le long du canal de Lachine qui ont été déclarés par l'Agence Parcs Canada. Des hydrocarbures pétroliers, des hydrocarbures aromatiques polycycliques, des métaux, des métalloïdes, des organométalliques, du benzène, du toluène, de l'éthylbenzène ou du xylène ont été trouvés dans le sol ou l'eau souterraine de ces sites. Ceux-ci sont soumis à des étapes d'évaluation (Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, 2023).

Le dernier site fédéral est situé à l'emplacement de l'ancien Institut de recherche en biotechnologie de Montréal, à la hauteur de l'avenue Royalmount, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Déclaré par le Conseil national de recherches du Canada, le site renfermait des hydrocarbures aromatiques polycycliques, des métaux, des métalloïdes et des organométalliques dans le sol. Il a fait l'objet d'importants travaux d'évaluation et de réhabilitation des sols. Les plus récents (entre 2009 et 2011) comprenaient des études environnementales complémentaires et un plan de réhabilitation aux endroits où la concentration de métaux ou d'hydrocarbures aromatiques polycycliques dans le sol dépassait les seuils établis par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) pour un usage industriel. Les sols contaminés ont été excavés et éliminés ou traités hors site. Des sols ont été laissés en place à certains endroits, notamment près des infrastructures (bâtiments, installations électriques, conduites d'eau et d'égout). Le prélèvement d'échantillons et une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement ont confirmé l'atteinte des objectifs de réhabilitation. Aucune autre mesure n'a été requise. Le site a été fermé, mais continue à être utilisé pour la recherche (Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, 2023).

4.3 Milieu biologique

Les renseignements relatifs au milieu biologique proviennent du MELCCFP, du ministère des Ressources naturelles et des Forêts du Québec (MRNF) et du SAD de l'agglomération de Montréal. Les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec* (AONQ), du *Suivi des populations d'oiseaux en péril du Québec* (SOS-POP) et de l'*Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec* (AARQ) ont aussi été consultées de même que diverses études.

Des inventaires floristiques et fauniques sur le terrain ont été menés en 2019, 2020, 2021 et 2023. Les résultats de ces travaux sont présentés dans les sections *Description détaillée* des chapitres 9, 13 et 17, qui traitent des impacts et des mesures d'atténuation liés à la nouvelle ligne et aux deux postes projetés.

4.3.1 Portrait général

La zone d'étude couvre un territoire fortement urbanisé. Elle compte tout de même quelques milieux naturels propices à la présence d'espèces végétales et animales. Les espaces boisés et les milieux humides les plus importants en superficie sont concentrés dans les parcs urbains et les espaces verts. La présence de 1 espèce végétale et de 14 espèces animales à statut particulier a été confirmée dans la zone d'étude. Notons par ailleurs que le territoire de la zone d'étude renferme plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE).

La zone d'étude compte une aire protégée, soit un milieu naturel de conservation volontaire (boisé du parc Marcel-Laurin) dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Elle touche des territoires d'intérêt écologique, soit l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, et trois espaces verts comprenant une mosaïque de milieux naturels dans les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent. Par ailleurs, l'Arrondissement de Saint-Laurent projette la création d'un corridor de biodiversité sur son territoire et la Ville de Montréal, le futur corridor écologique Darlington, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

4.3.2 Végétation

4.3.2.1 Zone de végétation et domaine bioclimatique

La zone d'étude est située dans la zone tempérée nordique, plus précisément la sous-zone de la forêt décidue où l'on trouve surtout des forêts de feuillus nordiques dominées par l'érable à sucre. Elle s'insère dans le domaine de l'érablière à caryer cordiforme. Ce domaine renferme la flore la plus méridionale du Québec, dont plusieurs espèces thermophiles. Les forêts y sont très diversifiées (MRNF, 2023).

4.3.2.2 Boisés et friches naturelles

Dans le SAD de l'agglomération de Montréal, des espaces boisés sont cartographiés (Ville de Montréal, 2015a). Ces derniers couvrent environ 2 % (38,49 ha) de la superficie de la zone d'étude (1 963,37 ha) et sont principalement concentrés dans les parcs urbains et les espaces verts, notamment le parc Lasalle, dans l'arrondissement de Lachine, ainsi que le parc Marcel-Laurin et l'espace vert au sud du parc Philippe-Laheurte, dans l'arrondissement de Saint-Laurent (élément non cartographié).

Par ailleurs, plusieurs espaces résiduels de la trame urbaine, y compris le corridor vert sur la rive droite du canal de Lachine, présentent une végétation arborescente.

Parmi les espaces boisés, le parc Marcel-Laurin renferme des peuplements feuillus composés de frêne rouge (*Fraxinus pennsylvanica*), de peuplier deltoïde (*Populus deltoides*), d'orme d'Amérique (*Ulmus americana*) ou d'érable argenté (*Acer saccharinum*). Dans les friches arborescentes, on trouve également l'érable à Giguère (*Acer negundo*), une espèce exotique envahissante (Ville de Montréal, 2016).

Des friches naturelles sont aussi cartographiées dans le SAD de l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2015a). Ces friches couvrent une superficie totale de 119,47 ha, soit 6 % de la superficie de la zone d'étude. Elles occupent chacune de faibles superficies et sont dispersées un peu partout dans la zone d'étude (élément non cartographié).

4.3.2.3 Milieux humides

L'information relative aux milieux humides dans la zone d'étude provient de la cartographie détaillée des milieux humides des secteurs habités du sud du Québec (Canards Illimités Canada et MELCC, 2022) et de la cartographie du SAD de l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2015a). Au total, 28 milieux humides de faible superficie ont été cartographiés dans la zone d'étude, principalement dans sa partie nord (voir la carte A). Ces milieux couvrent une superficie de 14,73 ha : 11,89 ha de marécages, 1,65 ha de marais et 1,19 ha de prairies humides (voir le tableau 4-3).

Tableau 4-3 : Nombre de milieux humides dans la **zone d'étude** et superficie

Classe de milieu humide	Nombre	Superficie (ha)
Marécage	20	11,89
Marais	5	1,65
Prairie humide	3	1,19
Total	28	14,73

4.3.2.4 Espèces végétales à statut particulier

Une seule espèce végétale à statut particulier est présente dans la zone d'étude selon les renseignements obtenus du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2022a), soit le caryer ovale (*Carya ovata* var. *ovata*) (voir le tableau 4-4). Cette espèce d'arbre est susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec (MELCCFP, 2023e), mais ne figure pas sur la liste des espèces en péril au Canada (ECCC, 2023b).

Le caryer ovale a été observé dans un milieu boisé du parc Nathan-Shuster de Côte-Saint-Luc (voir la carte 4-2 à la section 4.3.3.4).

Tableau 4-4 : Es**pèce végétale à statut particulier présente dans la zone d'étude**

Espèce		Statut au Québec [a]	Statut au Canada [b]	Habitat type
Nom commun	Nom scientifique			
Caryer ovale	*Carya ovata* var. *ovata*	S	–	Bois riches, frais ou humides, érablières à érable à sucre et autres forêts feuillues sur sol souvent argileux ou rocheux, parfois en milieux ouverts le long de fossés.

a. Statut au Québec défini selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* – S : espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable.
b. Statut au Canada défini selon l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Sources : Gouvernement du Canada, 2023 ; CDPNQ, 2022a ; Comité Flore québécoise de FloraQuebeca, 2009 ; ECCC, 2023b ; MELCCFP, 2023e ; Tardif et autres, 2016.

4.3.2.5 Espèces végétales exotiques envahissantes

La consultation de l'outil de détection des espèces exotiques envahissantes (Sentinelle) du MELCCFP (MELCCFP, 2023f) indique la présence de trois espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) dans l'arrondissement de Saint-Laurent de la ville de Montréal : l'érable de Norvège (*Acer platanoides*), le faux-nymphéa pelté (*Nymphoides peltata*) et le nerprun bourdaine (*Frangula alnus*). L'érable de Norvège a été identifié dans le boisé du parc Marcel-Laurin, le faux-nymphéa pelté dans un bassin et un ruisseau du parc Docteur-Bernard-Paquet et le nerprun bourdaine dans le boisé du parc Philippe-Laheurte.

Lors d'inventaires réalisés dans le boisé du parc Marcel-Laurin, 13 espèces exotiques envahissantes ont été observées, dont l'alliaire officinale (*Alliaria petiolata*), le nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*), le roseau commun (*Phragmites australis*), le chèvrefeuille de Tartarie (*Lonicera tatarica*), la salicaire commune (*Lythrum salicaria*) et l'érable à Giguère (*Acer negundo*) (Ville de Montréal, 2016).

Par ailleurs, l'agglomération de Montréal a répertorié 33 espèces exotiques envahissantes sur son territoire, telles que l'anthrisque des bois (*Anthriscus sylvestris*), la renouée du Japon (*Reynoutria japonica*), la renouée de Sakhaline (*Fallopia sachalinensis*), le dompte-venin de Russie (*Vincetoxicum rossicum*) et le dompte-venin noir (*Cynanchum louiseae*) (Ville de Montréal, 2015a ; Ville de Montréal, s. d.-a).

4.3.3 Faune

4.3.3.1 Petite faune

La zone d'étude présente peu de milieux naturels propices au maintien d'une diversité faunique importante, notamment en raison de la forte perturbation anthropique du territoire. La présence de quelques espèces a été confirmée à la suite d'observations ponctuelles des gestionnaires du boisé du parc Marcel-Laurin de l'arrondissement de Saint-Laurent de la ville de Montréal. Il s'agit du renard roux (*Vulpes vulpes*), de la marmotte commune (*Marmota monax*), du lapin domestique (*Oryctolagus cuniculus*), de l'écureuil gris (*Sciurus carolinensis*), du campagnol des champs (*Microtus arvalis*), du condylure étoilé (*Condylura cristata*), de la souris sylvestre (*Peromyscus maniculatus*) et du raton laveur (*Procyon lotor*) (Ville de Montréal, 2016).

4.3.3.2 Chiroptères

Selon leur aire de répartition connue, les huit espèces de chauves-souris présentes au Québec sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude : la chauve-souris argentée (*Lasionycteris noctivagans*), la chauve-souris cendrée (*Lasiurus cinereus*), la chauve-souris nordique (*Myotis septentrionalis*), la chauve-souris pygmée de l'Est (*Myotis leibii*), la chauve-souris rousse (*Lasiurus borealis*), la petite chauve-souris brune (*Myotis lucifugus*), la grande chauve-souris brune (*Eptesicus fuscus*) et la pipistrelle de l'Est (*Perimyotis subflavus*) (Jutras et autres, 2012). Deux de ces espèces ont été observées dans la partie nord de la zone d'étude, soit la chauve-souris cendrée et la grande chauve-souris brune (Ville de Montréal, 2016).

Dès le mois d'octobre, trois espèces de chauves-souris migrent dans le sud pour la période hivernale : la chauve-souris argentée, la chauve-souris cendrée et la chauve-souris rousse. Les autres espèces hibernent au Québec. Depuis environ six ans, les populations des espèces résidentes connaissent une baisse considérable de leurs effectifs, notamment à la suite de l'apparition du syndrome du museau blanc (SMB) dans de nombreux hibernacles. La maladie connaît une vitesse de propagation rapide qui, d'année en année, contribue à agrandir les territoires touchés (MELCCFP, 2023g).

Le Réseau de suivi des colonies de chauves-souris du Centre de la science de la biodiversité du Québec (CSBQ) n'a recensé aucune maternité dans la zone d'étude (CSBQ, 2023).

Sur l'ensemble des espèces de chauves-souris présentes ou potentiellement présentes dans la zone d'étude, sept ont un statut particulier au Québec ou au Canada : la chauve-souris argentée, la chauve-souris cendrée, la chauve-souris nordique, la chauve-souris pygmée de l'Est, la chauve-souris rousse, la petite chauve-souris brune et la pipistrelle de l'Est (voir la section 4.3.3.6).

4.3.3.3 Oiseaux

La zone d'étude et ses environs immédiats présentent divers habitats qui favorisent la présence de différentes espèces d'oiseaux. Certaines d'entre elles sont présentes uniquement lors des périodes de migration, alors que d'autres y sont pour la nidification. Quelques-unes séjournent toute l'année sur le territoire.

La description générale de la faune aviaire repose sur les données les plus récentes de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec* (AONQ, s. d.) et de l'*Étude des populations d'oiseaux du Québec* (ÉPOQ, 2023) ainsi que du *Suivi des populations d'oiseaux en péril du Québec* (SOS-POP, 2023). Au total, 169 espèces d'oiseaux ont été observées dans la zone d'étude ou à proximité : 35 oiseaux aquatiques, 18 oiseaux de proie et 116 oiseaux forestiers. Il convient de mentionner que les données proviennent surtout de l'AONQ, plus précisément de quatre vastes parcelles d'inventaire (de 10 km sur 10 km) qui chevauchent la zone d'étude. De plus, ces données n'indiquent pas l'emplacement exact des observations. Il est donc possible qu'un bon nombre d'espèces n'aient pas été observées dans la zone d'étude, notamment les espèces de sauvagines et d'oiseaux aquatiques, bien que la rivière des Prairies et le fleuve Saint-Laurent soient présents près de la zone d'étude.

Ces 169 espèces peuvent être classées en 90 nicheurs confirmés, 20 nicheurs probables et 16 nicheurs possibles selon les données de l'AONQ ; les 43 autres espèces sont migratrices, n'ont été qu'observées ou n'étaient que de passage (voir le tableau 4-5). Les nicheurs probables correspondent aux observations de couples dans leur habitat de nidification ou d'un oiseau dont le comportement pouvait indiquer la présence d'un nid occupé, tandis que les nicheurs possibles ont simplement été aperçus dans leur habitat de nidification.

Parmi les 169 espèces d'oiseaux recensées dans la zone d'étude ou à proximité, 14 ont un statut particulier au Québec ou au Canada (voir la section 4.3.3.6) : le petit blongios (*Ixobrychus exilis*), le faucon pèlerin (*Falco peregrinus*), le pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*), l'engoulevent bois-pourri (*Antrostomus vociferus*), l'engoulevent d'Amérique (*Chordeiles minor*), le goglu des prés (*Dolichonyx oryzivorus*), la grive des bois (*Hylocichla mustelina*), le gros-bec errant (*Coccothraustes vespertinus*), l'hirondelle de rivage (*Riparia riparia*), l'hirondelle rustique (*Hirundo rustica*), le martinet ramoneur (*Chaetura pelagica*), le pioui de l'Est (*Contopus virens*), le quiscale rouilleux (*Euphagus carolinus*) et la sturnelle des prés (*Sturnella magna*).

Selon les données du *Suivi des populations d'oiseaux en péril du Québec* (SOS-POP, 2023), la présence de sites de nidification de deux espèces à statut particulier a été confirmée dans la zone d'étude. Il s'agit de la grive des bois et du martinet ramoneur. En 2019, un site de nidification de la grive des bois a été observé dans une érablière de la ville de Côte-Saint-Luc. En 2007, un site de nidification du martinet ramoneur a été observé à l'école Très-Saint-Sacrement située sur la 4e Avenue dans l'arrondissement

de Lachine. Les données de l'*Étude des populations d'oiseaux du Québec* (ÉPOQ, 2023) indiquent également la présence de ces deux espèces dans la zone d'étude ainsi que des neuf espèces suivantes : le faucon pèlerin, le pygargue à tête blanche, l'engoulevent bois-pourri, l'engoulevent d'Amérique, le gros-bec errant, l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique, le pioui de l'Est et le quiscale rouilleux (voir la carte 4-2 à la section 4.3.3.4). Seule la présence du petit blongios, du goglu des prés et de la sturnelle des prés n'a pas été confirmée dans la zone d'étude.

Tableau 4-5 : E**spèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de** nidification

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Sauvagine et oiseaux aquatiques		
Bécasse d'Amérique	*Scolopax minor*	Probable
Bécassine de Wilson	*Gallinago delicata*	Probable
Bernache du Canada	*Branta canadensis*	Confirmé
Bihoreau gris	*Nycticorax nycticorax*	Confirmé
Butor d'Amérique	*Botaurus lentiginosus*	Possible
Canard branchu	*Aix sponsa*	Confirmé
Canard chipeau	*Mareca strepera*	Confirmé
Canard colvert	*Anas platyrhynchos*	Confirmé
Canard d'Amérique	*Mareca platyrhynchos*	Confirmé
Canard noir	*Anas rubripes*	Confirmé
Chevalier grivelé	*Actitis macularius*	Confirmé
Cormoran à aigrettes	*Nannopterum auritum*	Confirmé
Gallinule d'Amérique	*Gallinula galeata*	Confirmé
Garrot à œil d'or	*Bucephala clangula*	Observé c
Goéland à bec cerclé	*Larus delawarensis*	Confirmé
Goéland argenté	*Larus argentatus*	Confirmé
Goéland marin	*Larus marinus*	Observé c
Grande aigrette	*Ardea alba*	Observé c
Grand harle	*Mergus merganser*	Observé c
Grand héron	*Ardea herodias*	Possible
Grèbe à bec bigarré	*Podilymbus podiceps*	Confirmé
Grue du Canada	*Antigone canadensis*	Observé c
Harle couronné	*Lophodytes cucullatus*	Probable
Héron vert	*Butorides virescens*	Confirmé

Tableau 4-5 : E**spèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification** (*suite*)

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Sauvagine et oiseaux aquatiques (*suite*)		
Marouette de Caroline	*Porzana carolina*	Confirmé
Martin-pêcheur d'Amérique	*Megaceryle alcyon*	Probable
Oie des neiges	*Anser caerulescens*	Observé c
Petit blongios [b]	*Ixobrychus exilis*	Confirmé
Petit fuligule	*Aythya affinis*	Observé c
Plongeon huard	*Gavia immer*	Observé c
Pluvier kildir	*Charadrius vociferus*	Confirmé
Râle de Virginie	*Rallus limicola*	Confirmé
Sarcelle à ailes bleues	*Spatula discors*	Possible
Sarcelle d'hiver	*Anas crecca*	Confirmé
Sterne pierregarin	*Sterna hirundo*	Probable
Oiseaux de proie		
Autour des palombes	*Accipiter gentilis*	Possible
Balbuzard pêcheur	*Pandion haliaetus*	Confirmé
Busard des marais	*Circus hudsonius*	Probable
Buse à épaulettes	*Buteo lineatus*	Confirmé
Buse à queue rousse	*Buteo jamaicensis*	Confirmé
Chouette rayée	*Strix varia*	Probable
Crécerelle d'Amérique	*Falco sparverius*	Confirmé
Épervier brun	*Accipiter striatus*	Confirmé
Épervier de Cooper	*Accipiter cooperii*	Confirmé
Faucon émerillon	*Falco columbarius*	Confirmé
Faucon pèlerin [b]	*Falco peregrinus*	Confirmé
Grand-duc d'Amérique	*Bubo virginianus*	Confirmé
Harfang des neiges	*Bubo scandiacus*	Observé c
Petite buse	*Buteo platypterus*	Possible
Petit-duc maculé	*Megascops asio*	Confirmé
Petite nyctale	*Aegolius acadicus*	Probable
Pygargue à tête blanche [b]	*Haliaeetus leucocephalus*	Observé c
Urubu à tête rouge	*Cathartes aura*	Confirmé

Tableau 4-5 : E**spèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification** (*suite*)

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Oiseaux forestiers		
Alouette hausse-col	*Eremophila alpestris*	Observé [c]
Bec-croisé bifascié	*Loxia leucoptera*	Observé [c]
Bruant à couronne blanche	*Zonotrichia leucophrys*	Observé [c]
Bruant à gorge blanche	*Zonotrichia albicollis*	Confirmé
Bruant chanteur	*Melospiza melodia*	Confirmé
Bruant de Lincoln	*Melospiza lincolnii*	Observé [c]
Bruant des marais	*Melospiza georgiana*	Confirmé
Bruant des plaines	*Spizella pallida*	Possible
Bruant des prés	*Passerculus sandwichensis*	Confirmé
Bruant familier	*Spizella passerina*	Confirmé
Bruant fauve	*Passerella iliaca*	Observé [c]
Bruant hudsonien	*Spizelloides arborea*	Observé [c]
Cardinal à poitrine rose	*Pheucticus ludovicianus*	Confirmé
Cardinal rouge	*Cardinalis cardinalis*	Confirmé
Carouge à épaulettes	*Agelaius phoeniceus*	Confirmé
Chardonneret élégant	*Carduelis carduelis*	Observé [c]
Chardonneret jaune	*Spinus tristis*	Confirmé
Colibri à gorge rubis	*Archilochus colubris*	Probable
Corneille d'Amérique	*Corvus brachyrhynchos*	Confirmé
Coulicou à bec jaune	*Coccyzus americanus*	Possible
Coulicou à bec noir	*Coccyzus erythropthalmus*	Possible
Dindon sauvage	*Meleagris gallopavo*	Observé [c]
Engoulevent bois-pourri [b]	*Antrostomus vociferus*	Observé [c]
Engoulevent d'Amérique [b]	*Chordeiles minor*	Probable
Étourneau sansonnet	*Sturnus vulgaris*	Confirmé
Faisan de Colchide	*Phasianus colchicus*	Possible
Geai bleu	*Cyanocitta cristata*	Confirmé
Gélinotte huppée	*Bonasa umbellus*	Confirmé
Goglu des prés [b]	*Dolichonyx oryzivorus*	Confirmé
Grand corbeau	*Corvus corax*	Confirmé
Grand pic	*Dryocopus pileatus*	Confirmé

Tableau 4-5 : E**spèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification** (*suite*)

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Oiseaux forestiers (*suite*)		
Grimpereau brun	*Certhia americana*	Confirmé
Grive à dos olive	*Catharus ustulatus*	Observé [c]
Grive à joues grises	*Catharus minimus*	Observé [c]
Grive fauve	*Catharus fuscescens*	Confirmé
Grive des bois [b]	*Hylocichla mustelina*	Confirmé
Grive solitaire	*Catharus guttatus*	Probable
Gros-bec errant [b]	*Coccothraustes vespertinus*	Observé [c]
Hirondelle à ailes hérissées	*Stelgidopteryx serripennis*	Possible
Hirondelle à front blanc	*Petrochelidon pyrrhonota*	Confirmé
Hirondelle bicolore	*Tachycineta bicolor*	Confirmé
Hirondelle de rivage [b]	*Riparia riparia*	Confirmé
Hirondelle noire	*Progne subis*	Confirmé
Hirondelle rustique [b]	*Hirundo rustica*	Confirmé
Jaseur boréal	*Bombycilla garrulus*	Observé [c]
Jaseur d'Amérique	*Bombycilla cedrorum*	Confirmé
Junco ardoisé	*Junco hyemalis*	Observé [c]
Martinet ramoneur [b]	*Chaetura pelagica*	Confirmé
Merle d'Amérique	*Turdus migratorius*	Confirmé
Merlebleu de l'Est	*Sialia sialis*	Confirmé
Mésange à tête noire	*Pœcile atricapillus*	Confirmé
Moineau domestique	*Passer domesticus*	Confirmé
Moqueur chat	*Dumetella carolinensis*	Confirmé
Moqueur polyglotte	*Mimus polyglottos*	Confirmé
Moqueur roux	*Toxostoma rufum*	Probable
Moucherolle à ventre jaune	*Empidonax flaviventris*	Observé [c]
Moucherolle des aulnes	*Empidonax alnorum*	Probable
Moucherolle des saules	*Empidonax traillii*	Confirmé
Moucherolle phébi	*Sayornis phoebe*	Confirmé
Moucherolle tchébec	*Empidonax minimus*	Confirmé
Oriole de Baltimore	*Icterus galbula*	Confirmé
Paruline à calotte noire	*Cardellina pusilla*	Observé [c]

Tableau 4-5 : **Espèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification** (*suite*)

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Oiseaux forestiers (*suite*)		
Paruline à couronne rousse	*Setophaga palmarum*	Observé [c]
Paruline à croupion jaune	*Setophaga coronata*	Probable
Paruline à flancs marron	*Setophaga pensylvanica*	Confirmé
Paruline à gorge noire	*Setophaga virens*	Probable
Paruline à gorge orangée	*Setophaga fusca*	Possible
Paruline à joues grises	*Leiothlypis ruficapilla*	Possible
Paruline à poitrine baie	*Setophaga castanea*	Observé [c]
Paruline à tête cendrée	*Setophaga magnolia*	Observé [c]
Paruline bleue	*Setophaga caerulescens*	Possible
Paruline couronnée	*Seiurus aurocapilla*	Confirmé
Paruline des pins	*Setophaga pinus*	Observé [c]
Paruline flamboyante	*Setophaga ruticilla*	Confirmé
Paruline jaune	*Setophaga petechia*	Confirmé
Paruline masquée	*Geothlypis trichas*	Confirmé
Paruline noir et blanc	*Mniotilta varia*	Possible
Paruline obscure	*Leiothlypis peregrina*	Observé [c]
Paruline rayée	*Setophaga striata*	Observé [c]
Paruline tigrée	*Setophaga tigrina*	Observé [c]
Paruline triste	*Geothlypis philadelphia*	Possible
Paruline verdâtre	*Leiothlypis celata*	Observé [c]
Passerin indigo	*Passerina cyanea*	Confirmé
Pic à ventre roux	*Melanerpes carolinus*	Possible
Pic chevelu	*Dryobates villosus*	Confirmé
Pic flamboyant	*Colaptes auratus*	Confirmé
Pic maculé	*Sphyrapicus varius*	Probable
Pic mineur	*Dryobates pubescens*	Confirmé
Pie-grièche boréale	*Lanius borealis*	Observé [c]
Pigeon biset	*Columba livia*	Confirmé
Pioui de l'Est [b]	*Contopus virens*	Confirmé
Piranga écarlate	*Piranga olivacea*	Probable
Plectrophane des neiges	*Plectrophenax nivalis*	Observé [c]

Tableau 4-5 : E**spèces d'oiseaux observées dans la zone d'étude ou à proximité et statut de nidification** (*suite*)

Espèce		Statut de nidification [a]
Nom commun	Nom scientifique	
Oiseaux forestiers (*suite*)		
Quiscale bronzé	*Quiscalus quiscula*	Confirmé
Quiscale rouilleux [b]	*Euphagus carolinus*	Observé [c]
Roitelet à couronne dorée	*Regulus satrapa*	Observé [c]
Roitelet à couronne rubis	*Corthylio calendula*	Observé [c]
Roselin familier	*Haemorhous mexicanus*	Confirmé
Roselin pourpré	*Haemorhous purpureus*	Confirmé
Sittelle à poitrine blanche	*Sitta carolinensis*	Confirmé
Sittelle à poitrine rousse	*Sitta canadensis*	Confirmé
Sizerin blanchâtre	*Acanthis hornemanni*	Observé [c]
Sizerin flammé	*Acanthis flammea*	Observé [c]
Sturnelle des prés [b]	*Sturnella magna*	Probable
Tarin des pins	*Spinus pinus*	Observé [c]
Tourterelle triste	*Zenaida macroura*	Confirmé
Troglodyte de Caroline	*Thryothorus ludovicianus*	Probable
Troglodyte des forêts	*Troglodytes hiemalis*	Probable
Troglodyte des marais	*Cistothorus palustris*	Confirmé
Troglodyte familier	*Troglodytes aedon*	Confirmé
Tyran huppé	*Myiarchus crinitus*	Confirmé
Tyran tritri	*Tyrannus tyrannus*	Confirmé
Vacher à tête brune	*Molothrus ater*	Confirmé
Viréo à tête bleue	*Vireo solitarius*	Observé [c]
Viréo aux yeux rouges	*Vireo olivaceus*	Confirmé
Viréo mélodieux	*Vireo gilvus*	Confirmé

a. Le statut de nidification a été déterminé à partir des données de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec* (AONQ, s. d.) qui portent sur l'ensemble des quatre parcelles d'inventaire (18WR94, 18WR93, 18XR04 et 18XR03) qui chevauchent la zone d'étude ainsi que des données du *Suivi des populations d'oiseaux en péril du Québec* (SOS-POP, 2023).
b. Espèce à statut particulier au Québec ou au Canada (selon l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*).
c. Espèce présente dans la base de données *Étude des populations d'oiseaux du Québec* (ÉPOQ, 2023) et qui n'a pas été répertoriée dans les données de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec*. Cette base ne permet pas de déterminer le statut de nidification. La mention « Observé » a donc été attribuée à l'espèce.

Sources : AONQ, s. d. ; ECCC, 2023b ; ÉPOQ, 2023 ; MELCCFP, 2023h ; SOS-POP, 2023.

4.3.3.4 Herpétofaune

La banque de données de l'*Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec* (AARQ, 2019) dénombre 1 480 observations dans la zone d'étude ou à proximité réparties en huit espèces :

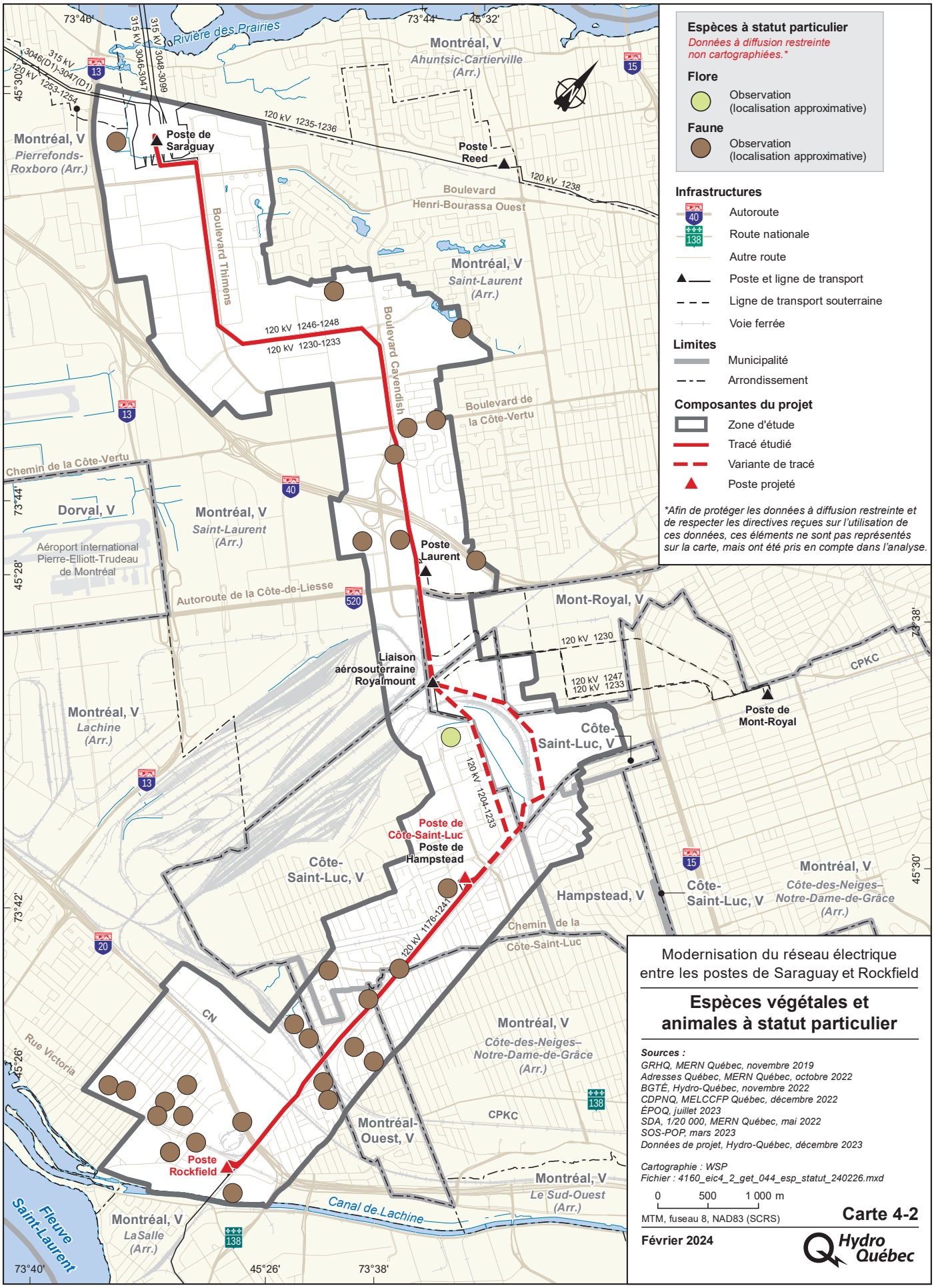
- deux espèces d'urodèles : la salamandre à points bleus (*Ambystoma laterale*) et la salamandre cendrée (*Plethodon cinereus*) ;
- deux espèces d'anoures : le crapaud d'Amérique (*Anaxyrus americanus*) et la grenouille verte (*Lithobates clamitans*) ;
- une espèce de tortue : la tortue peinte (*Chrysemys picta*) ;
- trois espèces de couleuvre : la couleuvre à ventre rouge (*Storeria occipitomaculata*), la couleuvre brune (*Storeria dekayi*) et la couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis*).

Pour sa part, la Banque d'observations sur les reptiles et amphibiens du Québec (BORAQ, 2021) du MELCCFP mentionne 978 observations de couleuvres (couleuvre à ventre rouge, couleuvre brune et couleuvre rayée) dans la zone d'étude.

Selon ces deux banques de données, dont la presque totalité des observations se recoupent, les spécimens ont été recensés principalement dans les secteurs du parc-nature du Bois-de-Liesse (parc régional), du parc Philippe-Laheurte et du canal de Lachine.

D'autres espèces sont aussi susceptibles d'être observées dans la zone d'étude si l'on tient compte de leur aire de répartition connue au Québec, soit la salamandre à deux lignes (*Eurycea bislineata*), la salamandre à quatre orteils (*Hemidactylium scutatum*), la salamandre maculée (*Ambystoma maculatum*), le necture tacheté (*Necturus maculosus*), le triton vert (*Notophthalmus viridescens*), le ouaouaron (*Lithobates catesbeianus*), la grenouille des bois (*Lithobates sylvaticus*), la grenouille des marais (*Lithobates palustris*), la grenouille du Nord (*Lithobates septentrionalis*), la grenouille léopard (*Lithobates pipiens*), la rainette crucifère (*Pseudacris crucifer*), la rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata*), la rainette versicolore (*Hyla versicolor*), la tortue des bois (*Glyptemys insculpta*), la tortue géographique (*Graptemys geographica*), la tortue-molle à épines (*Apalone spinifera*), la tortue serpentine (*Chelydra serpentina*), la couleuvre à collier (*Diadophis punctatus*), la couleuvre d'eau (*Nerodia sipedon*), la couleuvre tachetée (*Lampropeltis triangulum*) et la couleuvre verte (*Opheodrys vernalis*) (AARQ, 2023).

Parmi toutes ces espèces, 12 ont un statut particulier au Québec ou au Canada : la salamandre à quatre orteils, la grenouille des marais, la rainette faux-grillon de l'Ouest, la tortue des bois, la tortue géographique, la tortue-molle à épines, la tortue serpentine, la couleuvre à collier, la couleuvre brune, la couleuvre d'eau, la couleuvre tachetée et la couleuvre verte (voir la section 4.3.3.6). Les données du CDPNQ (2022b), de l'AARQ (2019) et de la BORAQ (2021) confirment la présence de deux de ces espèces dans la zone d'étude : la couleuvre brune et la tortue géographique (voir la carte 4-2).



Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Espèces végétales et animales à statut particulier

Sources :
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
BGTÉ, Hydro-Québec, novembre 2022
CDPNQ, MELCCFP Québec, décembre 2022
ÉPOQ, juillet 2023
SDA, 1/20 000, MERN Québec, mai 2022
SOS-POP, mars 2023
Données de projet, Hydro-Québec, décembre 2023

Cartographie : WSP
Fichier : 4160_eic4_2_get_044_esp_statut_240226.mxd

0 500 1 000 m

MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Carte 4-2

Février 2024

Hydro Québec

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

4.3.3.5 Poissons

Plusieurs espèces de poissons présentes dans le fleuve Saint-Laurent peuvent fréquenter le canal de Lachine. Selon les données obtenues de Parcs Canada dans le cadre du projet de reconstruction de la ligne souterraine Viger–Adélard-Godbout d'Hydro-Québec (Hydro-Québec, 2019), près d'une quarantaine d'espèces de poissons ont été observées dans le canal de Lachine. Parmi les espèces répertoriées, l'alose savoureuse *(Alosa sapidissima*), l'anguille d'Amérique (*Anguilla rostrata*) et l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*) présentent un statut particulier au Québec ou au Canada (voir la section 4.3.3.6).

4.3.3.6 Bilan des espèces animales à statut particulier

Les données du CDPNQ (2022b), du SOS-POP (2023), de l'ÉPOQ (2023), de l'AARQ (2019), de la BORAQ (2021) et de la Ville de Montréal (2016) ont permis de confirmer la présence de 14 espèces animales à statut particulier dans la zone d'étude, soit la chauve-souris cendrée (élément non cartographié), la couleuvre brune, l'engoulevent bois-pourri, l'engoulevent d'Amérique, le faucon pèlerin, la grive des bois, le gros-bec errant, l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique, le martinet ramoneur, le pioui de l'Est, le pygargue à tête blanche, le quiscale rouilleux et la tortue géographique (voir la carte 4-2). La consultation des données de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec* (AONQ, s. d.), de l'*Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec* (AARQ, 2019 et 2023) et de Parcs Canada (Hydro-Québec, 2019) ainsi que du site Web du MELCCFP relatif aux espèces fauniques menacées ou vulnérables au Québec (MELCCFP, 2023h) a donné lieu à l'ajout de 22 espèces potentielles, soit 6 espèces de chauves-souris, 3 espèces d'oiseaux, 7 espèces de reptiles, 3 espèces d'amphibiens et 3 espèces de poissons, pour un total de 36 espèces animales à statut particulier.

Le tableau 4-6 dresse la liste de ces espèces et précise pour chacune son statut au Québec, son statut au Canada et si sa présence dans la zone d'étude est confirmée.

Tableau 4-6 : Espèces animales à statut particulier présentes ou potentiellement présentes dans la zone **d'étude**

Espèce		Statut au Québec [a]	Statut au Canada [b]	Présence confirmée dans la zone **d'étude**
Nom commun	Nom scientifique			
Mammifères				
Chauve-souris argentée	*Lasionycteris noctivagans*	S	–	–
Chauve-souris cendrée	*Lasiurus cinereus*	S	–	√
Chauve-souris nordique	*Myotis septentrionalis*	M	VD	–
Chauve-souris pygmée de l'Est	*Myotis leibii*	S	–	–
Chauve-souris rousse	*Lasiurus borealis*	V	–	–
Petite chauve-souris brune	*Myotis lucifugus*	M	VD	–
Pipistrelle de l'Est	*Perimyotis subflavus*	M	VD	–

Tableau 4-6 : Espèces animales à statut particulier présentes ou potentiellement présentes dans la zone **d'étude** (*suite*)

Espèce		Statut au Québec [a]	Statut au Canada [b]	Présence confirmée dans **la zone d'étude**
Nom commun	Nom scientifique			
Oiseaux				
Engoulevent bois-pourri	*Antrostomus vociferus*	V	M	√
Engoulevent d'Amérique	*Chordeiles minor*	S	P	√
Faucon pèlerin	*Falco peregrinus*	V	–	√
Goglu des prés	*Dolichonyx oryzivorus*	V	M	–
Grive des bois	*Hylocichla mustelina*	–	M	√
Gros-bec errant	*Coccothraustes vespertinus*	–	P	√
Hirondelle de rivage	*Riparia riparia*	–	M	√
Hirondelle rustique	*Hirundo rustica*	–	M	√
Martinet ramoneur	*Chaetura pelagica*	M	M	√
Petit blongios	*Ixobrychus exilis*	V	M	–
Pioui de l'Est	*Contopus virens*	–	P	√
Pygargue à tête blanche	*Haliaeetus leucocephalus*	V	–	√
Quiscale rouilleux	*Euphagus carolinus*	S	P	√
Sturnelle des prés	*Sturnella magna*	–	M	–
Amphibiens et reptiles				
Couleuvre à collier	*Diadophis punctatus*	S	–	–
Couleuvre brune	*Storeria dekayi*	M	–	√
Couleuvre d'eau	*Nerodia sipedon*	V	–	–
Couleuvre tachetée	*Lampropeltis triangulum*	V	P	–
Couleuvre verte	*Opheodrys vernalis*	S	–	–
Grenouille des marais	*Lithobates palustris*	S	–	–
Rainette faux-grillon de l'Ouest	*Pseudacris triseriata*	M	M	–
Salamandre à quatre orteils	*Hemidactylium scutatum*	S	–	–
Tortue des bois	*Glyptemys insculpta*	V	M	–
Tortue géographique	*Graptemys geographica*	V	P	√
Tortue-molle à épines	*Apalone spinifera*	M	VD	–
Tortue serpentine	*Chelydra serpentina*	–	P	–
Poissons				
Alose savoureuse	*Alosa sapidissima*	V	–	–
Anguille d'Amérique	*Anguilla rostrata*	S	–	–
Esturgeon jaune	*Acipenser fulvescens*	S	–	–

a. Statut au Québec défini selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* – V : espèce vulnérable ; M : espèce menacée ; S : espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable.

b. Statut au Canada défini selon l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* – VD : espèce en voie de disparition ; M : espèce menacée ; P : espèce préoccupante.

Sources : AARQ, 2019 et 2023 ; AONQ, s. d. ; BORAQ, 2021 ; ECCC, 2023b ; ÉPOQ, 2023 ; CDPNQ, 2022b ; Hydro-Québec, 2019 ; Jutras et autres, 2012 ; MELCCFP, 2023h ; SOS-POP, 2023 ; Ville de Montréal, 2016.

4.3.3.7 Espèces animales exotiques envahissantes

Une espèce animale exotique envahissante est potentiellement présente dans la zone d'étude, soit l'agrile du frêne (*Agrilus planipennis*). La larve de cet insecte endommage et tue toutes les espèces de frênes, et ce, dans une période d'une à quatre années après l'infestation. En général, six ans après le début de l'infestation, 99 % des frênes meurent. Cette mortalité élevée augmente la probabilité d'invasion de plantes envahissantes dans les forêts, en plus de poser un important défi aux agglomérations urbaines touchées (Ressources naturelles Canada, 2023). Pour prévenir la propagation de cet insecte exotique envahissant, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a imposé des restrictions interdisant le déplacement des billes de frêne et du bois de chauffage hors des zones réglementées, telle l'agglomération de Montréal (ACIA, 2023). Le 1er juin 2015, la Ville de Montréal a adopté le *Règlement relatif à la lutte contre la propagation de l'agrile du frêne sur le territoire de la ville de Montréal*, qui encadre notamment la gestion des frênes sur les propriétés (Ville de Montréal, 2023b).

4.3.4 Aire protégée

Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, la zone d'étude renferme un milieu naturel de conservation volontaire, soit celui du boisé du parc Marcel-Laurin appartenant à la Ville de Montréal (voir la carte 4-3). Ce boisé, d'une superficie de 15,97 ha, est le premier site naturel municipal de catégorie A[1] inscrit à ce jour au Répertoire des milieux naturels protégés de l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal, 2023c). La friche herbacée jouxtant le boisé du parc, près du boulevard Cavendish, est inscrite depuis 2008 au programme Monarch Watch de l'Université du Kansas, qui étudie fait connaître et protège le papillon monarque et son habitat naturel. Dans le cadre de ce programme, le Comité écologique du grand Montréal (CEGM) et l'arrondissement de Saint-Laurent ont mis sur pied le projet Opération pollinisateurs afin d'apporter des améliorations à l'habitat du papillon monarque et des insectes pollinisateurs au boisé du parc Marcel-Laurin[2].

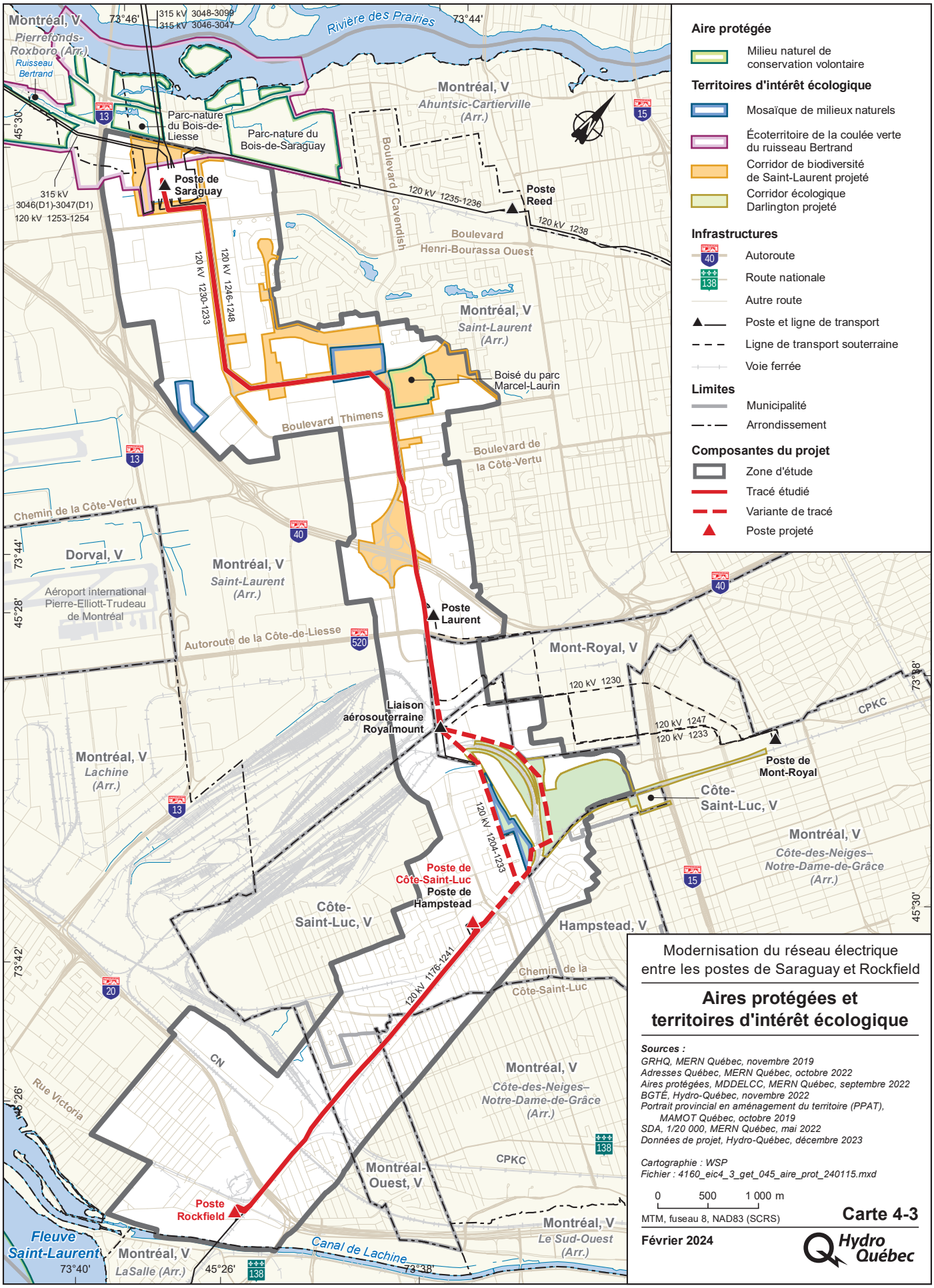
Par ailleurs, selon le Registre des aires protégées du MELCCFP, deux milieux naturels de conservation volontaire longent l'extrémité nord de la zone d'étude, soit le parc-nature du Bois-de-Liesse et le parc-nature du Bois-de-Saraguay (MELCCFP, 2023i).

4.3.5 Territoires d'intérêt écologique actuels

Le SAD de l'agglomération de Montréal précise les territoires d'intérêt écologique à protéger et à mettre en valeur (voir la carte 4-3).

---

1. Les sites inscrits doivent répondre à la définition d'« aires protégées » de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Les sites de catégorie A correspondent à des terrains municipaux. Ils doivent donc respecter des critères de conservation.
2. Réseau d'information municipale. 4 octobre 2017. *Arrondissement de Saint-Laurent – Bonification écologique de l'habitat du papillon monarque au boisé du parc Marcel-Laurin*. [rimq.qc.ca] ; Comité écologique du grand Montréal. 2021. *Boisé du parc Marcel-Laurin* [cegm.ca)].



Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Aires protégées et territoires d'intérêt écologique

Sources :
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
Aires protégées, MDDELCC, MERN Québec, septembre 2022
BGTÉ, Hydro-Québec, novembre 2022
Portrait provincial en aménagement du territoire (PPAT), MAMOT Québec, octobre 2019
SDA, 1/20 000, MERN Québec, mai 2022
Données de projet, Hydro-Québec, décembre 2023

Cartographie : WSP
Fichier : 4160_eic4_3_get_045_aire_prot_240115.mxd

0 500 1 000 m
MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Carte 4-3

Février 2024

Hydro Québec

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

L'extrémité nord de la zone d'étude est située dans l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Cet écoterritoire comprend l'ensemble des rives de ce ruisseau. Outre des secteurs urbanisés, il englobe les parcs-nature du Bois-de-Liesse, du Bois-de-Saraguay et des Sources, les ruisseaux Bertrand et Brook, de même que des secteurs à protéger dans lesquels se trouvent des milieux naturels d'intérêt. Un des objectifs de conservation et d'aménagement de cet écosystème est de consolider les limites des trois parcs-nature en y incluant des milieux naturels d'intérêt écologique. Le ruisseau Brook, tributaire du ruisseau Bertrand, s'insère dans la zone d'étude, au nord-ouest du poste de Saraguay. Ce cours d'eau fait l'objet d'une mise en valeur (voir la section 4.4.9) (Ville de Montréal, 2014).

Par ailleurs, le SAD comprend des mosaïques de milieux naturels (parcelles regroupant au moins deux types de milieux naturels, tels qu'un boisé, une friche naturelle, un milieu humide ou un cours d'eau). Ces espaces sont valorisés pour leur lien avec une aire protégée, leur apport dans un milieu pauvre en milieu naturel ou leur attrait esthétique (Ville de Montréal, 2015a). La zone d'étude compte trois mosaïques de milieux naturels situées :

- au nord-ouest du parc Marcel-Laurin ; il s'agit du boisé Cavendish–Raymond-Lasnier–Beaulac–Poirier (suivant le nom des rues qui le bordent), dans l'arrondissement de Saint-Laurent ;
- à l'est de l'autoroute 40, plus précisément à l'angle du boulevard Poirier et de la rue Cohen, dans l'arrondissement de Saint-Laurent (espace modifié par l'urbanisation au cours des années) ;
- au nord-est du poste de Hampstead, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Territoire d'intérêt écologique projeté

L'arrondissement de Saint-Laurent projette la création d'un corridor de biodiversité sur son territoire. Ce corridor s'étend de l'intersection du boulevard Cavendish avec l'autoroute 40 jusqu'aux parcs-nature du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay, en passant par trois boisés : le boisé Cavendish (à proximité de l'autoroute 40) ainsi que le boisé du parc Marcel-Laurin et le boisé Cavendish–Raymond-Lasnier–Beaulac–Poirier, tous deux à l'intersection des boulevards Cavendish et Poirier. Il englobe l'emprise des lignes électriques présentes dans cette partie de la zone d'étude. À son extrémité nord, le corridor de biodiversité de Saint-Laurent jouxte l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand (voir la section 4.4.9) (Table Architecture et autres, 2019).

De plus, la zone d'étude chevauche un corridor écologique prévu sur le territoire de la ville de Montréal (Table Architecture et autres, 2019). Il s'agit du corridor écologique Darlington, le long de l'axe ferroviaire du Canadien Pacifique Kansas City (CPKC), dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (voir la section 4.4.9).

Ces projets de création de corridors permettront de relier les milieux naturels aux autres espaces verts existants. Ces corridors favoriseront aussi le mouvement de la faune et la dispersion de la flore, tout en augmentant leur diversité.

4.4 Milieu humain

L'information relative aux composantes du milieu humain provient en grande partie du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal ainsi que des plans d'urbanisme des diverses municipalités incluses dans la zone d'étude. Elle découle également des informations reçues des municipalités concernées, notamment à la suite d'entrevues en visioconférence réalisées en 2023, ainsi que de données provenant de certains ministères ou organismes gouvernementaux (Statistique Canada, Parcs Canada, ministère de la Santé et des Services sociaux, ministère de la Culture et des Communications, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, ministère des Transports et de la Mobilité durable). La consultation de divers sites Internet a permis de compléter la description du milieu humain. Enfin, des visites de la zone d'étude ont été réalisées en 2019 et en 2023 afin de valider les éléments d'inventaire du milieu humain et de les compléter au besoin.

4.4.1 Portrait général

La zone d'étude est très urbanisée. Comme le précise la section 4.1, elle chevauche plusieurs entités territoriales, soit les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Lachine de la ville de Montréal de même que les villes de Mont-Royal, Hampstead, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest. Ces entités municipales font partie du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En 2021, la densité de population variait entre 2 387,3 habitants/km^2 et 7 956,3 habitants/km^2 (voir la section 4.4.4.1).

La zone d'étude se distingue, au nord, par de vastes espaces industriels et commerciaux et peu de résidences. De la jonction de la gare de triage Taschereau du CN jusqu'au canal de Lachine, l'occupation est majoritairement résidentielle. Cependant, aux environs de l'échangeur Saint-Pierre, entre l'autoroute 20 et la route 138, se trouvent quelques grands commerces et entreprises industrielles.

4.4.2 Cadre administratif et tenure des terres

4.4.2.1 Cadre administratif

La zone d'étude est située dans la région administrative de Montréal. Elle touche le territoire des arrondissements de Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Lachine de la ville de Montréal et les villes de Mont-Royal, Hampstead, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest (voir la carte 4-1). Ces municipalités font partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de l'agglomération de Montréal (voir le tableau 4-7).

Tableau 4-7 : Municipalités touch**ées par la zone d'étude**

Région administrative	Communauté métropolitaine/secteur	Municipalités	Arrondissements
Montréal	Montréal/agglomération de Montréal	Montréal (V)	Pierrefonds-Roxboro
			Saint-Laurent
			Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
			Lachine
		Mont-Royal (V)	–
		Hampstead (V)	–
		Côte-Saint-Luc (V)	–
		Montréal-Ouest (V)	–

V : Ville.

4.4.2.2 Tenure des terres

Mis à part le canal de Lachine, qui est de tenure fédérale, la zone d'étude est constituée de terres privées.

4.4.3 Planification et aménagement du territoire

4.4.3.1 Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

Le SAD de l'agglomération de Montréal (règlement nº RCG 14-029) est en vigueur depuis le 1er avril 2015. Il établit les orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire à respecter durant les 10 prochaines années. Ces orientations portent notamment sur la qualité du cadre de vie, sur le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole ainsi que sur la mise en valeur des territoires d'intérêt (Ville de Montréal, 2015a).

Le SAD définit les affectations du territoire dans l'agglomération de Montréal. La zone d'étude comporte les affectations suivantes (voir la carte 4-4) :

- grande emprise ou grande infrastructure publique – aires réservées aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics ;
- industrie – aires réservées aux industries de tout type, aux bureaux, aux commerces, aux équipements récréatifs, culturels ou institutionnels et aux activités de transport et équipements à l'usage des services publics ;
- dominante résidentielle – aires où sont autorisés les habitations, les commerces, les bureaux de même que les équipements récréatifs, culturels et institutionnels ;

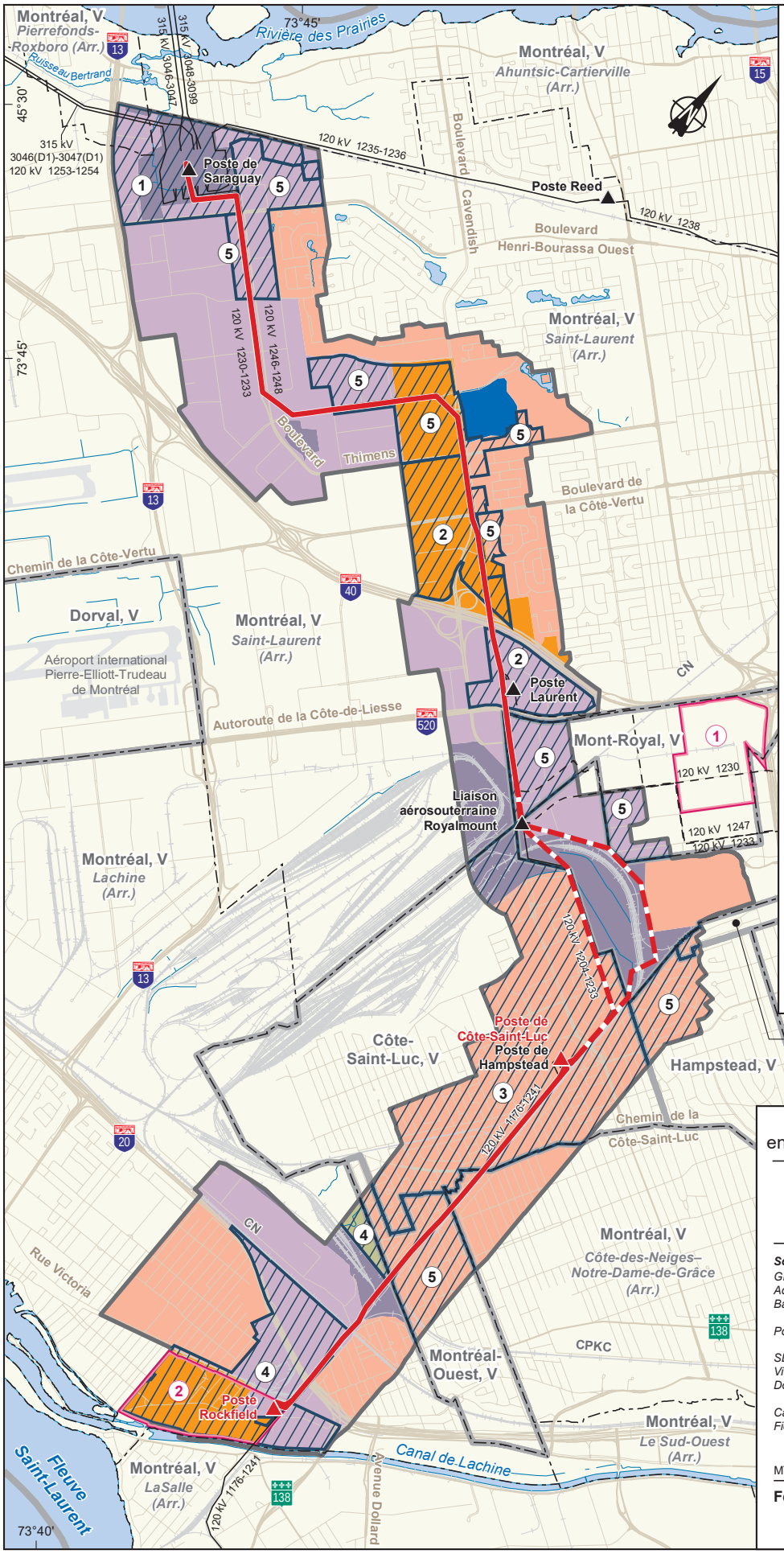
- activités diversifiées – secteurs présentant une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines. Les aires vouées à cette grande affectation peuvent accueillir des commerces, des bureaux, de l'industrie légère, ou des équipements récréatifs, culturels ou institutionnels. L'habitation est aussi permise sous réserve d'une analyse de compatibilité avec les usages, les nuisances et le cadre bâti environnants ;
- grand espace vert ou récréatif – aires qui comprennent des installations, des équipements ou des aménagements de récréation intensive ou extensive, des équipements récréatifs, culturels ou institutionnels ou qui sont consacrées à certains usages complémentaires aux installations de récréation ;
- conservation – aires vouées à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité, de même qu'au patrimoine naturel et paysager.

En vertu du SAD, une infrastructure publique servant au transport d'électricité est permise dans toutes les grandes affectations du territoire.

Au nord de l'autoroute 40, la zone d'étude est surtout couverte par les affectations « Activités diversifiées » et « Dominante résidentielle », de part et d'autre du boulevard Cavendish, puis par l'affectation « Industrie » le long des boulevards Poirier et Thimens. L'affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » s'applique pour quelques secteurs, y compris le poste de Saraguay, et l'affectation « Grand espace vert ou récréatif » couvre le parc Marcel-Laurin.

La partie de la zone d'étude située entre l'autoroute 40 et l'emprise ferroviaire de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, au sud, est essentiellement incluse dans l'affectation « Dominante résidentielle » – notamment dans les villes de Montréal-Ouest, Côte-Saint-Luc et Hampstead – puis dans les affectations « Industrie » et « Grande emprise ou grande infrastructure publique » sur le territoire de la ville de Mont-Royal et près des autoroutes 520 et 40.

La partie de la zone d'étude entre l'emprise ferroviaire de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson et le canal de Lachine est majoritairement couverte par l'affectation « Industrie » dans les parties du territoire situées à l'ouest du corridor de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233) et au sud de l'autoroute 20. Les abords de l'emprise ferroviaire susmentionnée font partie de l'affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » et le Club de golf Meadowbrook est dans l'affectation « Grand espace vert ou récréatif ». L'affectation « Dominante résidentielle » couvre la partie de Montréal-Ouest à l'intérieur de la zone d'étude. Enfin, l'affectation « Activités diversifiées » s'applique à un secteur en transformation près du canal de Lachine, au nord de celui-ci.



Grandes affectations du territoire (selon le schéma d'aménagement et de développement [SAD])

- Activité diversifiée
- Conservation
- Industrie
- Grande emprise ou grande infrastructure publique
- Grand espace vert ou récréatif
- Dominante résidentielle

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

- 1 Quartier Royalmount
- 2 Écoquartier Lachine-Est

Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

- 1 Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand (arrondissement de Saint-Laurent)
- 2 Secteur industriel ou commercial adjacent à une voie de service, une autoroute ou une autre artère (arrondissement de Saint-Laurent)
- 3 Territoire presque entièrement assujetti à des secteurs PIIA, sauf exceptions, telles les zones à dominance publique (Côte-Saint-Luc)
- 4 Zone de reconversion (arrondissement de Lachine)
- 5 Autre secteur PIIA

Infrastructures

- 40 Autoroute
- 138 Route nationale
- Autre route
- Poste et ligne de transport
- Ligne de transport souterraine
- Voie ferrée

Limites

- Municipalité
- Arrondissement

Composantes du projet

- Zone d'étude
- Tracé étudié
- Variante de tracé
- Poste projeté

Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Grandes affectations du territoire SAD, PPU et PIIA

Sources :
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
Base géographique de TransÉnergie (BGTÉ), Hydro-Québec, novembre 2022
Portrait provincial en aménagement du territoire (PPAT), MAMOT Québec, février 2022
SDA, 1/20 000, MRNF Québec, mai 2022
Ville de Montréal, 2019
Données de projet, Hydro-Québec, décembre 2023

Cartographie : WSP
Fichier : 4160_eic4_4_get_046_affect_240226.mxd

0 500 1 000 m

MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Carte 4-4

Février 2024

Hydro Québec

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

4.4.3.2 Plans d'urbanisme

4.4.3.2.1 Montréal

Affectations du sol

Le plan d'urbanisme de Montréal définit les affectations du sol sur son territoire (Ville de Montréal, 2019a). Les affectations suivantes sont présentes dans la zone d'étude :

- secteur résidentiel – aire à vocation principalement résidentielle comportant aussi des parties mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitations ;
- secteur mixte – aire diversifiée comportant une composition variée d'activités et des habitations ; plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'accroissement du nombre de logements ou du nombre d'emplois ;
- secteur d'emplois – aire à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial, dont sont exclues les aires d'habitation ;
- secteur d'activités diversifiées – aire à dominante économique comportant principalement des activités liées au commerce, au bureau, à l'industrie légère et, sous certaines conditions, à l'habitation, si elles sont compatibles avec les usages environnants ;
- grande emprise ou grande infrastructure publique – aire réservée aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics qui peuvent créer des nuisances importantes pour le voisinage ;
- grand espace vert ou parc riverain – aire réservée aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou située en rive ainsi qu'aux grands cimetières.
- conservation – aire réservée à la protection et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager.

Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, l'affectation « Secteur d'emplois » couvre une grande superficie de la zone d'étude, y compris au sud de l'autoroute 20 et au pourtour des boulevards Thimens et Poirier. L'affectation « Secteur résidentiel » occupe la partie est de la zone d'étude, notamment en bordure du boulevard Cavendish. Enfin, l'affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » s'applique à trois secteurs, dont celui du poste de Saraguay. L'affectation « Secteur d'activités diversifiées » occupe le secteur immédiatement au nord de l'autoroute 20, aux abords des échangeurs routiers.

Deux secteurs de la zone d'étude se trouvent dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. L'affectation « Secteur résidentiel » couvre un secteur longeant le chemin de la Côte-Saint-Luc. Plus au nord, les affectations « Secteur d'emplois » et « Grande emprise ou grande infrastructure publique » s'appliquent à un secteur adjacent à la ville de Mont-Royal et comportant plusieurs emprises ferroviaires.

Au nord du canal de Lachine, dans l'arrondissement de Lachine, les principales affectations sont « Secteur d'emplois » et « Secteur d'activités diversifiées », à l'ouest de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241) et du corridor ferroviaire de la ligne reliant Candiac à la gare Lucien-L'Allier. L'affectation « Secteur résidentiel » couvre le quartier résidentiel situé à l'est de ce corridor ferroviaire. La partie nord de l'arrondissement est occupée par les affectations « Grande emprise ou grande infrastructure publique » et « Grand espace vert ou parc riverain ».

Orientations, objectifs et planification du territoire

Le plan d'urbanisme de la ville de Montréal établit plusieurs orientations, objectifs et secteurs de planification particulière du territoire[3]. Ceux-ci peuvent être de portée panmontréalaise – et se référer à des enjeux touchant l'ensemble de la ville ou plus d'un arrondissement – ou de portée locale pour un seul arrondissement.

La présente sous-section expose les orientations, objectifs et planifications du territoire qui sont applicables dans la zone d'étude pour les arrondissements de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Lachine.

Arrondissement de Saint-Laurent

Éléments panmontréalais :

- Réseaux routiers et cyclables : raccorder le boulevard Cavendish à une voie cyclable potentielle.
- Secteur d'emplois diversifiés : consolider le secteur industriel situé entre les autoroutes 40 (Félix-Leclerc) et 520 (Côte-de-Liesse).
- Secteur industriel : consolider les activités industrielles entre le boulevard Thimens et la limite nord de l'arrondissement.
- Transport collectif : appliquer des mesures préférentielles au transport collectif pour les boulevards Cavendish et de la Côte-Vertu.

Une planification détaillée de portée panmontréalaise s'applique pour l'autoroute de la Côte-de-Liesse. Elle comporte notamment les balises d'aménagement suivantes :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de desserte en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
- Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.

3. Les secteurs de planification particulière du territoire peuvent mener à différentes interventions selon les besoins : programmes particuliers d'urbanisme, plans d'action, immobilisations, projets en partenariat, etc.

- Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

Éléments locaux :

- Assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable.

Une planification détaillée de portée locale s'applique pour le centre d'affaires et de commerce situé entre l'autoroute 40 et le boulevard Thimens et structuré par le boulevard Cavendish. Pour ce secteur, les balises d'aménagement portent entre autres sur les principes suivants :

- Favoriser la densification du cadre bâti en y aménageant les terrains sous-utilisés.
- Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul ainsi qu'en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et un aménagement d'aires de stationnement mieux paysagées et intégrées, afin notamment de renforcer l'interaction entre le domaine public et les commerces.
- Rehausser la qualité de l'aménagement des domaines public et privé de façon à les rendre plus accueillants, sécuritaires et agréables à fréquenter ainsi qu'à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
- Favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblé.
- Favoriser un réaménagement des bretelles nord-est de l'échangeur Cavendish afin de dégager des terrains sous-utilisés et de renforcer le caractère urbain du secteur.
- Aménager une voie cyclable dans l'emprise des lignes de transport d'énergie afin de favoriser l'utilisation du vélo pour des déplacements liés tant au travail qu'aux loisirs et afin de faciliter l'accès aux secteurs d'emplois et aux parcs.
- Soutenir les démarches favorisant l'enfouissement des lignes de transport d'énergie électrique à 120 kV (circuits 1230, 1233, 1246 et 1248) reliant les postes de Saraguay et Laurent.

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Éléments panmontréalais :

- Secteurs d'entreprises – consolidation du secteur : secteur industriel limitrophe de la ville de Mont-Royal et dans lequel sont planifiés le prolongement du boulevard Cavendish et son raccordement à l'avenue Royalmount.
- Qualité de vie – secteur propice à un ensemble résidentiel : territoire enclavé, occupé par une propriété du CPKC et situé entre la voie ferrée et la limite municipale de Côte-Saint-Luc. La ligne à 120 kV (circuits 1246 et 1248) longe en partie cette limite.

Un secteur de planification détaillé de portée panmontréalaise – nommé « Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest » – s'applique et comprend entre autres les balises d'aménagement suivantes[4] :

- Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, en intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.
- Améliorer le paysage urbain le long des grands axes routiers tels le boulevard Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Royalmount-de la Savane et le chemin de la Côte-de-Liesse par des aménagements et une architecture de qualité.
- Envisager la construction résidentielle sur les terrains à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées.

Éléments locaux :

- Améliorer les déplacements en transport collectif et à vélo.

Arrondissement de Lachine

Éléments panmontréalais :

- Secteurs d'emplois extensifs : pour le secteur situé au nord de l'autoroute 20 et à l'ouest de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233), maintenir la vocation de secteur d'emplois extensifs.
- Secteur mixte : pour le secteur situé au sud de la rue Notre-Dame, de la rue Victoria et de part et d'autre de l'avenue George-V, diversifier et intensifier les activités dans ce territoire en transformation.
- Secteur à transformer : pour le secteur situé de part et d'autre de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233), limité au nord par l'autoroute 20 et au sud par le canal de Lachine et certains tronçons des rues Notre-Dame et Victoria, envisager un développement aux fins d'emploi.
- Réseau cyclable : aux abords du canal de Lachine, le long des secteurs sus-mentionnés (mixte et à transformer), envisager l'aménagement de voies cyclables.

Éléments locaux :

- Optimiser l'utilisation du secteur Meadowbrook, en favorisant son développement et sa mise en valeur à des fins résidentielles.
- Préserver et mettre en valeur le parcours riverain du canal de Lachine.
- Requalifier le secteur de Lachine-Est, en favorisant : 1) la conversion d'une partie du secteur à des fins résidentielles ; et 2) le redéveloppement d'une autre partie aux fins d'emploi.

4. Ce secteur de planification détaillée occupe aussi en partie les territoires de l'arrondissement de Saint-Laurent et de la ville de Côte-Saint-Luc.

Programmes particuliers d'urbanisme

Les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) sont des composantes du plan d'urbanisme. Tandis que le plan d'urbanisme porte sur la planification de l'ensemble du territoire municipal, les PPU permettent d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs. Le PPU fait partie intégrante du plan d'urbanisme et sa portée est encadrée par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU). L'adoption d'un PPU par le conseil municipal est précédée d'un processus de consultation du public (MAMH, 2018).

Dans la zone d'étude, un seul PPU a été adopté pour le secteur Lachine-Est dans l'arrondissement de Lachine.

PPU de Lachine-Est

Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est (Ville de Montréal et Arrondissement de Lachine, 2023) a été adopté par le conseil municipal de la Ville de Montréal à sa séance du 12 juin 2023. Basé sur la richesse patrimoniale et historique exceptionnelle de ce secteur, ce PPU s'articule autour des orientations suivantes :

- Préserver l'esprit du lieu.
- Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient.
- Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif.
- Assurer la présence significative de lieux d'emploi.
- Aménager un réseau de mobilité efficient et sobre en carbone.

À l'exception de la piste cyclable et de la gare du Canal, le secteur où est situé le poste Rockfield présente certaines lacunes en infrastructures et équipements. Les terrains avoisinant le poste accueillent principalement des activités industrielles. Notons également que la présence des réseaux ferroviaire et autoroutier contribue à réduire la perméabilité du milieu en l'isolant des secteurs limitrophes.

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

La zone d'étude comprend plusieurs secteurs assujettis à la réglementation sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (Ville de Montréal, 2023d). Certains types d'interventions, peu importe leur emplacement sur le territoire, peuvent aussi être considérés. Les PIIA visent à encadrer et à évaluer de façon qualitative les interventions d'aménagement et de développement sur le territoire. Les projets sont évalués pour favoriser une intégration harmonieuse dans le voisinage. Les critères sont établis en fonction du milieu : secteur patrimonial significatif, quartier au cachet particulier, rues au patrimoine architectural typique, etc. Les objectifs et critères à considérer portent généralement sur l'architecture des bâtiments et ouvrages, mais peuvent aussi concerner les éléments paysagers, autant naturels que construits.

L'analyse de la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale est faite par le comité consultatif d'urbanisme (CCU) local qui formule ensuite des recommandations au conseil d'arrondissement.

Certains PIIA – par secteur ou type d'intervention – sont à souligner :

- Sur l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, un PIIA s'applique dans le secteur du poste de Saraguay. Ses objectifs et critères portent surtout sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

- Dans l'arrondissement de Saint-Laurent :

  - Un PIIA porte sur les secteurs industriels ou commerciaux adjacents à une voie de desserte, à une autoroute ou à une artère. Il s'applique notamment au site du poste Laurent et à ses environs de même qu'au centre d'affaires et de commerce situé sur le boulevard Cavendish entre l'autoroute 40 et le boulevard Thimens. Ses objectifs et critères portent entre autres sur : l'architecture des bâtiments, l'emplacement et la visibilité des équipements extérieurs (ex. : poste électrique) et fonctionnels (ex. : entrée de service, portes de garage, etc.), la qualité des aménagements paysagers dans les cours avant ainsi que d'autres aspects esthétiques.
  - Un autre PIIA s'applique aux projets de service public donnant lieu à la construction d'infrastructures apparentes, y compris les réseaux d'électricité. Ses objectifs sont les suivants : 1) assurer une bonne intégration de ces équipements dans leur milieu d'insertion ; et 2) dissimuler les équipements et réduire leur visibilité depuis le domaine public. Plusieurs critères s'appliquent, parmi lesquels la couleur des installations, qui doit bien s'intégrer à l'environnement bâti immédiat. Également, la construction de l'infrastructure et les aménagements liés devraient favoriser le verdissement du site.

- Dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, un PIIA s'applique à l'ensemble du territoire et vise :

  - la construction d'un bâtiment principal ;
  - la modification du volume d'un bâtiment principal ;
  - la construction d'une dépendance d'une superficie de 15 m^2 ou plus ;
  - l'aménagement du terrain lié à la construction d'un bâtiment principal ou d'une dépendance d'une superficie de 15 m^2 ou plus, ou à la modification du volume d'un bâtiment principal.

- Dans l'arrondissement de Lachine :
  - Le projet d'écoquartier Lachine-Est prévoit différentes modifications aux PIIA (Ville de Montréal et Arrondissement de Lachine, 2023). Ces dernières devront décrire les objectifs et les critères applicables aux huit aires d'ambiance du secteur :
    1. Seuil Sud-Ouest ;
    2. Dominion Ouest ;
    3. Dominion Est ;
    4. Cintube ;
    5. Stelfil ;
    6. Allis-Chalmers ;
    7. Noyaux villageois ;
    8. Seuil Nord-Est.
  - Le site du poste Rockfield est situé dans l'aire d'ambiance numéro 8 (seuil Nord-Est). Dans cette aire assujettie à un PIIA, plusieurs objectifs et critères insistent sur l'intégration des projets à l'environnement urbain (voir le tableau 4-8).

Tableau 4-8 **: Aire d'amb**iance du seuil Nord-Est **–** Interventions détaillées

Objectifs	**Balises d'aménagement**
Assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux	• Préserver et réhabiliter le bâtiment de manœuvre du poste Rockfield ayant front sur le côté nord du boulevard Saint-Joseph. • Préserver et mettre en valeur le viaduc Rockfield. • Maintenir la percée visuelle sur le boulevard Saint-Joseph encadrée par le viaduc Rockfield. • Dans l'aménagement et les constructions, mettre en valeur les composantes des bâtiments et des ouvrages disparus, lorsque c'est approprié.
Optimiser la mobilité	• Conserver la rue Rockfield. • Créer un nouveau lien de mobilité active le long de la voie ferrée du CPKC pour relier la rue Victoria à la gare du Canal. • Favoriser la création d'une nouvelle rue entre la rue Victoria et le boulevard Saint Joseph.
Préserver la vocation économique	• Favoriser l'implantation de nouvelles activités d'emploi générant peu de nuisances (ex. : nouvelles technologies). • Prévoir des constructions assurant une souplesse dans l'utilisation des superficies. • Intégrer des espaces extérieurs de détente.
Améliorer la cohabitation des différents usages des projets en minimisant les nuisances	• Installer les équipements techniques (ex. : poste de transformation, pylônes, etc.) au cœur des îlots plutôt qu'en périphérie. • Intégrer un nouveau front bâti le long du boulevard Saint-Joseph et de la rue Victoria. • Créer des zones tampons végétalisées importantes au pourtour du site d'Hydro-Québec ainsi que de celui de l'ancienne usine Tamper (Bain MAAX). • Minimiser les vues directes (fenêtres) entre les bâtiments résidentiels et non résidentiels. • Éviter toute nouvelle activité pouvant créer des nuisances (odeurs, bruits, poussières, émanations, etc.).

4.4.3.2.2 Mont-Royal

Le plan d'urbanisme révisé de la ville de Mont-Royal est entré en vigueur le 17 juillet 2017 (Ville de Mont-Royal, 2017).

Affectations du sol

Dans le plan d'urbanisme de Mont-Royal, le territoire situé dans la zone d'étude correspond à l'aire d'affectation industrielle. Celle-ci est destinée aux activités commerciales, industrielles et para-industrielles, aux services publics et gouvernementaux ainsi qu'aux infrastructures publiques liées aux transports, aux communications, aux services d'utilité publique et aux espaces verts.

Cette aire d'affectation industrielle est adjacente à un secteur couvert par l'affectation multifonctionnelle. Bien qu'il soit situé à l'extérieur de la zone d'étude, ce secteur constitue le territoire d'intervention du PPU du quartier Royalmount (Ville de Mont-Royal, 2015).

Orientations, objectifs et planification du territoire

- Poursuivre les efforts de modernisation du secteur industriel.
- Optimiser les réseaux de circulation et l'accès aux pôles de transport collectif[5].
- Protéger et bonifier le couvert végétal sur l'ensemble du territoire.

Programme particulier d'urbanisme

Le PPU du quartier Royalmount s'applique à un territoire situé à l'extérieur de la zone d'étude, mais seulement à quelque 150 m de celle-ci. Il peut être pris en compte dans la présente étude d'impact en raison de la requalification urbaine majeure préconisée ainsi que des besoins et impacts potentiels susceptibles de concerner les aires environnantes.

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Les zones à vocation industrielle qui se trouvent dans la zone d'étude sont assujetties à des objectifs et critères pour certaines interventions en ce qui concerne le cadre bâti et les aménagements extérieurs dans le cadre d'un PIIA (Ville de Mont-Royal, 2018).

5. En lien avec cette orientation, le raccordement du boulevard Cavendish à l'avenue Royalmount est un grand projet d'infrastructures de transport exposé dans le plan d'urbanisme. Des liens actifs structurants sont aussi planifiés aux abords de ce réseau routier (voir la section 4.4.9).

4.4.3.2.3 Hampstead

Le plan d'urbanisme de Hampstead a été adopté le 2 mai 2016 (Ville de Hampstead, 2016).

Affectations du sol

Dans la zone d'étude, le plan d'urbanisme de Hampstead définit une seule grande affectation du sol : « Dominante résidentielle ». Les usages autorisés y sont l'habitation et les usages publics, soit les espaces verts, les équipements de jeu ou de sport, l'administration publique et les ateliers municipaux, l'enseignement et les lieux de culte.

Orientations, objectifs et planification du territoire

Le principal objectif consiste à préserver et à améliorer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable.

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Un PIIA s'applique à l'ensemble de la partie de Hampstead située dans la zone d'étude. L'essentiel de ses objectifs et critères porte sur l'architecture et l'intégration des bâtiments résidentiels (Ville de Hampstead, 2018).

4.4.3.2.4 Côte-Saint-Luc

Le plan d'urbanisme de Côte-Saint-Luc a été adopté le 1er novembre 2005, moment où le territoire de Côte-Saint-Luc faisait partie de la ville de Montréal (Ville de Montréal et Arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, 2005). Le 19 mai 2022, la Ville a lancé une consultation préparatoire sur la révision du plan d'urbanisme. Tenue en 2023, cette consultation a été nommée « préconsultation » pour la distinguer de la consultation prévue par la LAU, qui doit avoir lieu après la rédaction d'une version préliminaire du plan d'urbanisme.

Une série d'activités dites d'engagement s'est déroulée de juin à octobre 2022. Ces activités portaient sur l'objectif du plan d'urbanisme, les défis auxquels la Ville doit répondre et les idées pour l'avenir, et mettaient l'accent sur la revitalisation des sites des trois centres commerciaux de Côte-Saint-Luc (H+K Stratégies, 2022).

Affectations du sol

Le plan d'urbanisme de la ville de Montréal de 2005, toujours en vigueur pour Côte-Saint-Luc, énonce trois affectations du sol dans la zone d'étude située à Côte-Saint-Luc. L'affectation « Secteur résidentiel » occupe la très grande majorité de ce territoire, alors que l'affectation « Secteur mixte » s'applique aux sites du quartier Cavendish et du centre commercial Côte-Saint-Luc. Un terrain situé à proximité de ce dernier, et sur

lequel convergent des emprises ferroviaires, est sous l'affectation « Grande emprise de transport ». Les usages autorisés dans chacune de ces affectations du sol sont les mêmes que ceux définis pour les affectations prévues au plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

Orientations, objectifs et planification du territoire

- Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire.
- Maintenir les activités récréatives du terrain du Club de golf Meadowbrook tout en favorisant le développement de son potentiel récréotouristique.
- Envisager la transformation de la gare de triage Taschereau du CN à Côte-Saint-Luc à des fins résidentielles[6].
- Favoriser l'implantation de gares de train de banlieue, notamment aux abords du centre commercial Côte-Saint-Luc.
- Parachever le réseau routier, notamment le prolongement du boulevard Cavendish.

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

La partie de la zone d'étude située à Côte-Saint-Luc correspond presque entièrement à des secteurs de PIIA (Ville de Côte-Saint-Luc, 2000). Ces plans portent principalement sur l'architecture des bâtiments principaux et le paysagement des cours avant, latérales et arrière. Le terrain où est bâti le poste de Hampstead, situé dans une zone dite « Emprise publique » au règlement de zonage (Ville de Côte-Saint-Luc, 2018), n'est pas visé par un PIIA, comme c'est le cas pour d'autres zones à dominance publique (ex. : parcs, équipements municipaux, emprises publiques). Toutefois, les terrains à vocations résidentielle et institutionnelle bordant le poste de Hampstead et l'emprise de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241) le sont en général.

4.4.3.2.5 Montréal-Ouest

Le plan d'urbanisme de Montréal-Ouest a été adopté le 30 juin 2009 (Ville de Montréal-Ouest, 2009).

Affectations du sol

Le plan d'urbanisme de Montréal-Ouest définit cinq affectations du sol dans la zone d'étude : « Résidentiel densité moyenne », « Résidentiel faible densité », « Institutionnel », « Espace vert et parc » et « Stationnement ».

6. Ce secteur, qui occupe le nord-ouest du territoire municipal, correspond aujourd'hui à la gare de triage Taschereau du CN.

Orientations, objectifs et planification du territoire

- Améliorer les liens piétonniers entre les divers points d'intérêt de la ville en les rendant plus sécuritaires, attrayants et efficaces.
- Préserver et améliorer les espaces verts et les parcs existants, et convertir le terrain du Club de golf Meadowbrook en parc public[7].

Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Le *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (*PIIA*) s'applique sur tout le territoire municipal et vise donc toute la partie de Montréal-Ouest située dans la zone d'étude. Les travaux assujettis au PIIA concernent surtout les bâtiments principaux et leur architecture. Les objectifs et critères du PIIA portent sur l'intégration urbaine, l'architecture, les aménagements paysagers et l'accessibilité universelle (Ville de Montréal-Ouest, 2019).

4.4.4 Profil socioéconomique

4.4.4.1 Population

La population des municipalités que croise la zone d'étude variait entre 1 762 949 habitants, à Montréal, et 5 115 habitants, à Montréal-Ouest (voir le tableau 4-9). De 2016 à 2021, les villes suivantes ont vu leur population augmenter : Côte-Saint-Luc (6,3 %), Montréal (3,4 %), Mont-Royal (3,3 %), Montréal-Ouest (1,3 %) et Hampstead (0,9 %). Quant aux arrondissements de la ville de Montréal traversés par la zone d'étude, la population variait entre 170 583 habitants, à Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, et 46 428 habitants, à Lachine. Parmi les 19 arrondissements de Montréal, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce occupe le premier rang pour la taille de sa population, tandis que Lachine se place au 16e rang. De 2016 à 2021, on note une augmentation de population des arrondissements concernés par le projet, soit de 4,4 % à Lachine, 3,3 % à Saint-Laurent et 2,4 % à Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour 2021-2041, les populations de l'agglomération de Montréal et des municipalités traversées par la zone d'étude devraient continuer de croître (voir le tableau 4-10). La hausse sera moindre au sein de l'agglomération de Montréal (3,1 %) que dans l'ensemble du Québec (10,3 %). La ville de Côte-Saint-Luc se distingue par la variation projetée la plus élevée (6,8 %) dans les territoires chevauchés par la zone d'étude, alors que Montréal-Ouest connaîtra la plus faible variation (1,4 %).

7. Cette orientation est énoncée dans le plan d'urbanisme de Montréal-Ouest, bien que le Club de golf Meadowbrook soit situé sur le territoire de l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal et sur celui de la ville de Côte-Saint-Luc.

Tableau 4-9 : Évolution de la popula**tion dans les territoires traversés par la zone d'étude –** 2016-2021

Territoire	Nombre d'habitants			Superficie du territoire (km^2)	Densité de population en 2021 ($hab./km^2$)
	2016	2021	Variation 2016-2021 (%)		
Montréal (V)	1 704 694	1 762 949	3,4	364,7	4 833,5
• Saint-Laurent (arr.)	98 828	102 104	3,3	42,8	2 387,3
• Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (arr.)	166 520	170 583	2,4	21,4	7 956,3
• Lachine (arr.)	44 489	46 428	4,4	17,7	2 620,1
Mont-Royal (V)	20 276	20 953	3,3	7,6	2 740,7
Hampstead (V)	6 973	7 037	0,9	1,8	3 940,1
Côte-Saint-Luc (V)	32 448	34 504	6,3	6,9	4 971,8
Montréal-Ouest (V)	5 050	5 115	1,3	1,4	3 643,2
Agglomération de Montréal	1 886 481	2 004 265	6,2	498,3	4 022,0
Ensemble du Québec	8 164 361	8 501 833	4,1	1 298 599,75	6,5

Note : V : ville ; arr. : arrondissement.

Sources : Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a.

Tableau 4-10 : Projection de la population des territoires traversés par la **zone d'étude –** 2021-2041

Territoire	Projection de la population **(nombre d'habitants)**					Variation 2021-2041 (%)
	2021	2026	2031	2036	2041	
Montréal (V)	1 778 528	1 807 824	1 812 090	1 824 446	1 836 873	3,3
Mont-Royal (V)	21 656	22 064	22 029	22 077	22 160	2,3
Hampstead (V)	7 420	7 521	7 542	7 633	7 783	4,9
Côte-Saint-Luc (V)	34 814	35 965	36 364	36 740	37 195	6,8
Montréal-Ouest (V)	5 377	5 461	5 453	5 450	5 452	1,4
Agglomération de Montréal	2 025 928	2 058 380	2 062 697	2 075 509	2 088 435	3,1
Ensemble du Québec	8 604 495	8 952 555	9 167 487	9 341 994	9 489 377	10,3

Notes : La projection de la population est basée sur le scénario de référence A, qui correspond aux hypothèses jugées les plus plausibles compte tenu des tendances récentes.
V : Ville.

Sources : ISQ, 2022a ; ISQ, 2022b ; ISQ, 2022c.

En 2021, la proportion de femmes dans les territoires traversés par la zone d'étude, tout comme dans l'ensemble du Québec, était légèrement plus élevée que la proportion d'hommes (voir le tableau 4-11).

Tableau 4-11 : Population selon le sexe – 2021

Territoire	Hommes		Femmes	
	Nombre	Proportion par rapport à la population totale (%)	Nombre	Proportion par rapport à la population totale (%)
Montréal (V)	867 970	49,2	894 975	50,8
Saint-Laurent (arr.)	50 025	49,0	52 080	51,0
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (arr.)	82 785	48,5	87 790	51,5
Lachine (arr.)	22 385	48,2	24 045	51,8
Mont-Royal (V)	10 050	48,0	10 905	52,0
Hampstead (V)	3 375	48,0	3 660	52,0
Côte-Saint-Luc (V)	16 010	46,4	18 490	53,6
Montréal-Ouest (V)	2 540	49,7	2 580	50,4
Agglomération de Montréal	983 805	49,1	1 020 460	50,9
Ensemble du Québec	4 201 960	49,4	4 299 870	50,6

Notes : V : ville ; arr. : arrondissement.
En raison des arrondis, le total ne donne pas toujours 100 %.

Sources : Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a.

4.4.4.2 Tranches d'âge

En 2021, dans les municipalités que croise la zone d'étude, la population était plus jeune que dans l'ensemble du Québec (voir le tableau 4-12), sauf dans Côte-Saint-Luc, où l'on a observé une plus forte représentation du groupe des 65 ans et plus (28,7 %), contre 20,6 % pour l'ensemble du Québec. Dans la ville de Montréal, la population de l'arrondissement de Lachine était plus âgée que la moyenne de la ville de Montréal ; les personnes de 45 ans ou plus représentaient 45,4 % de la population comparativement à 40,9 % pour la ville au complet. À l'inverse, la population des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent était plus jeune, tout particulièrement dans ce dernier, où le groupe des 14 ans et moins était fortement représenté.

Tableau 4-12 : Tranches **d'âge et âge moyen de la population des territoires touchés par** la zone **d'étude –** 2021

Territoire	Tranches d'âge					Âge moyen
	De 0 à 14 ans (%)	De 15 à 24 ans (%)	De 25 à 44 ans (%)	De 45 à 64 ans (%)	65 ans et plus (%)	
Montréal (V)	15,3	11,8	32,0	24,1	16,8	40,6
Saint-Laurent (arr.)	19,3	12,3	26,9	24,9	16,6	39,7
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (arr.)	15,1	15,0	31,5	22,7	15,7	39,5
Lachine (arr.)	16,4	10,5	27,6	27,0	18,4	42,1
Mont-Royal (V)	20,3	13,3	21,0	26,7	18,7	40,9
Hampstead (V)	19,8	15	21,5	26,3	17,3	39,7
Côte-Saint-Luc (V)	17,5	10,7	22,1	21,0	28,7	45,2
Montréal-Ouest (V)	18,8	13,1	20,9	28,9	18,4	41,2
Agglomération de Montréal	15,5	11,9	30,7	24,5	17,5	41,0
Ensemble du Québec	16,4	10,5	25,7	26,8	20,6	42,8

Notes : V : ville ; arr. : arrondissement.
En raison des arrondis, le total ne donne pas toujours 100 %.

Sources : Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a.

4.4.4.3 Ménages et familles

En 2021, l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce comptait le plus grand nombre de ménages de l'ensemble des arrondissements touchés par la zone d'étude.

La même année, pour l'ensemble des territoires touchés par la zone d'étude, le nombre moyen de personnes par ménage se situait entre 2,1 (ville de Montréal) et 2,8 (Hampstead), comparativement à 2,2 pour l'agglomération de Montréal et pour l'ensemble du Québec (Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a).

4.4.4.4 Logement

La ville de Montréal ainsi que les arrondissements traversés par la zone d'étude comptent une plus grande part de locataires que de propriétaires, tout particulièrement à Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (Ville de Montréal, s. d-b ; Statistique Canada, 2023a). Le mode d'occupation s'approche cependant de l'équilibre dans l'arrondissement de Saint-Laurent (52,2 % de ménages locataires contre 47,8 % de ménages propriétaires).

Au contraire, les villes de Montréal-Ouest, de Hampstead et de Mont-Royal voient leur mode d'occupation plus axé sur la propriété, tout particulièrement à Montréal-Ouest. Côte-Saint-Luc, pour sa part, compte une proportion presque équivalente de locataires et de propriétaires (53,6 % de ménages locataires contre 46,4 % de ménages propriétaires).

En 2021, la valeur moyenne des logements la plus élevée était recensée à Hampstead et à Mont-Royal, se chiffrant au-delà du million de dollars. C'était aussi le cas en 2006 et en 2011. C'est également dans ces deux villes que la valeur des logements a connu la plus forte hausse entre 2006 et 2021 (Ville de Montréal, s. d-b ; Statistique Canada, 2023a).

4.4.4.5 Immigration et langues

En 2021, les plus fortes proportions de population native du Canada de la zone d'étude se trouvaient à Montréal-Ouest (71,8 %) et dans l'arrondissement de Lachine (70,6 %). Les proportions de populations immigrantes les plus importantes ont été recensées dans l'arrondissement de Saint-Laurent (51,6 %) et de Côte-Saint-Luc (43 %), suivies de la population de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, qui comptait presque autant d'immigrants (42,7 %) que de résidents natifs du Canada (45,4 %). À Mont-Royal, 34,8 % de la population était constituée d'immigrants en 2021, alors qu'à Hampstead, ce groupe représentait 27,6 % de la population.

Une partie plus importante des résidents parle une seule langue à la maison : le français, dans la ville de Montréal en général (42,7 %) et à Mont-Royal (32,9 %), ou l'anglais, à Montréal-Ouest (58,1 %), à Hampstead (57,6 %) et à Côte-Saint-Luc (43,9 %) (Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a). Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, où la population immigrante est importante, les résidents parlent souvent une autre langue que le français ou l'anglais (18,0 %), tout comme dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (12,7 %) et à Côte-Saint-Luc (12,0 %), mais dans des proportions moindres. De plus, une proportion notable de la population de l'arrondissement de Saint-Laurent (37,1 %) peut soutenir une conversation dans plus d'une langue. C'est aussi le cas dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (30,3 %) et dans les villes de Mont-Royal (25,5 %) et de Côte-Saint-Luc (22,1 %).

4.4.4.6 Scolarité

En 2021, la population des villes de Montréal-Ouest, Côte-Saint-Luc, Hampstead et Mont-Royal et, dans une moindre mesure, des arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce était plus scolarisée (entre 42,0 % et 64,2 % de la population détenant un certificat, un diplôme ou un grade universitaire) que celle de la ville de Montréal (40,0 %). À Montréal, l'arrondissement de Lachine comptait pour sa part le taux le plus élevé de la population ne détenant aucun diplôme (17,3 %). Cette proportion était légèrement plus élevée que celle de la ville de Montréal (15,7 %) et de l'agglomération de Montréal (15,0 %), mais plus faible que celle de l'ensemble du Québec (18,2 %) (Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a).

4.4.4.7 Activité économique

Taux d'activité, taux d'emploi et taux de chômage

En 2021, la situation du marché du travail montrait que les taux de chômage variaient grandement entre les arrondissements et les villes concernés par le projet (entre 7,8 % et 11,8 %) et étaient plus élevés que le taux de chômage dans l'ensemble de la province (7,6 %). La même année, la ville de Côte-Saint-Luc affichait les taux d'activité et d'emploi les plus faibles parmi les entités territoriales touchées par la zone d'étude, soit respectivement 57,7 % et 50,9 %. Ces taux étaient plus bas que ceux de l'agglomération de Montréal et de l'ensemble du Québec (Ville de Montréal, s. d.-b ; Statistique Canada, 2023a).

Revenu

Les revenus totaux moyens des personnes de 15 ans et plus à Hampstead, à Montréal-Ouest et à Mont-Royal sont nettement supérieurs à ceux de Côte-Saint-Luc et de la ville de Montréal (Ville de Montréal, s. d.-a ; Statistique Canada, 2023a). Cette disparité peut s'expliquer par la scolarité de la population et par les types d'emplois exercés. À Montréal, dans les arrondissements de Lachine, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent, les revenus totaux moyens sont inférieurs à ceux de la ville de Montréal, de l'agglomération de Montréal et de la province.

Secteurs économiques

La population des trois arrondissements de la ville de Montréal se démarque par sa population active œuvrant dans le secteur secondaire, plus précisément dans la fabrication, proportionnellement un peu plus importante que dans les quatre autres villes traversées par la zone d'étude, principalement dans les arrondissements de Saint-Laurent et de Lachine, où les taux d'emplois dans ce domaine sont respectivement de 11,9 % et de 10,7 %.

Le secteur tertiaire regroupe la plus grande part de la population active des entités territoriales chevauchées par la zone d'étude, soit plus de 80 % des emplois. Ce taux atteint même plus de 90 % à Hampstead, à Mont-Royal et à Montréal-Ouest. Il est plus élevé dans toutes les entités territoriales de la zone d'étude que dans l'ensemble du Québec (Ville de Montréal, s. d.-b ; Statistique Canada, 2023a).

4.4.5 Déterminants de la santé

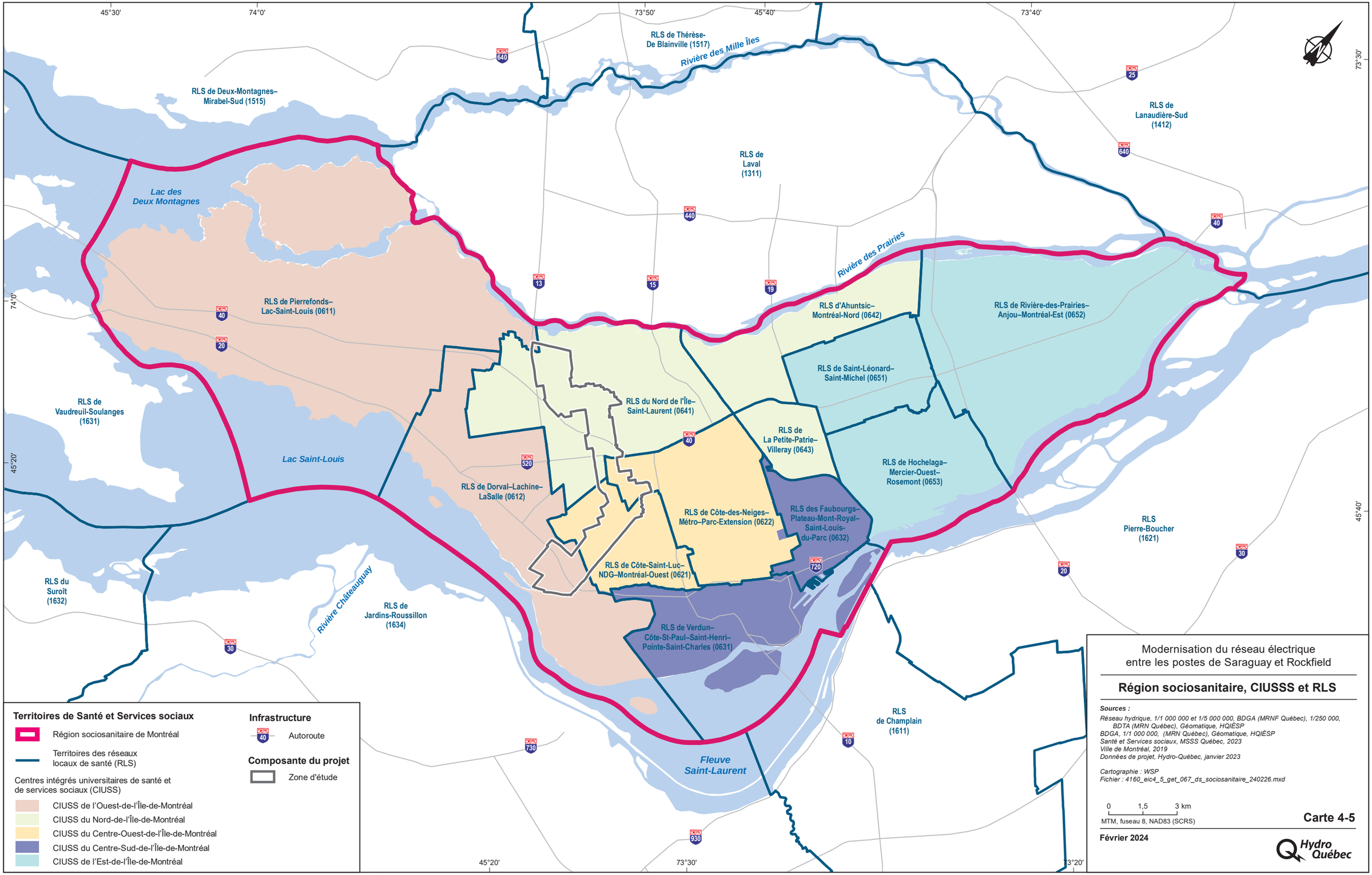
La directive du MELCCFP relative au projet (MELCC, 2019) demande que les renseignements pertinents relatifs à l'état de santé général de la population locale soient présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement. De fait, des groupes de la population sont susceptibles d'être touchés de manière différente par un projet. Une meilleure connaissance de la population permet d'élaborer des mesures de communication et d'atténuation mieux ciblées et répondant mieux aux besoins des groupes vulnérables.

Afin de déterminer les composantes pertinentes à considérer relativement à la santé de la population, le document *La santé et ses déterminants : Mieux comprendre pour mieux agir* a été consulté (MSSS, 2012).

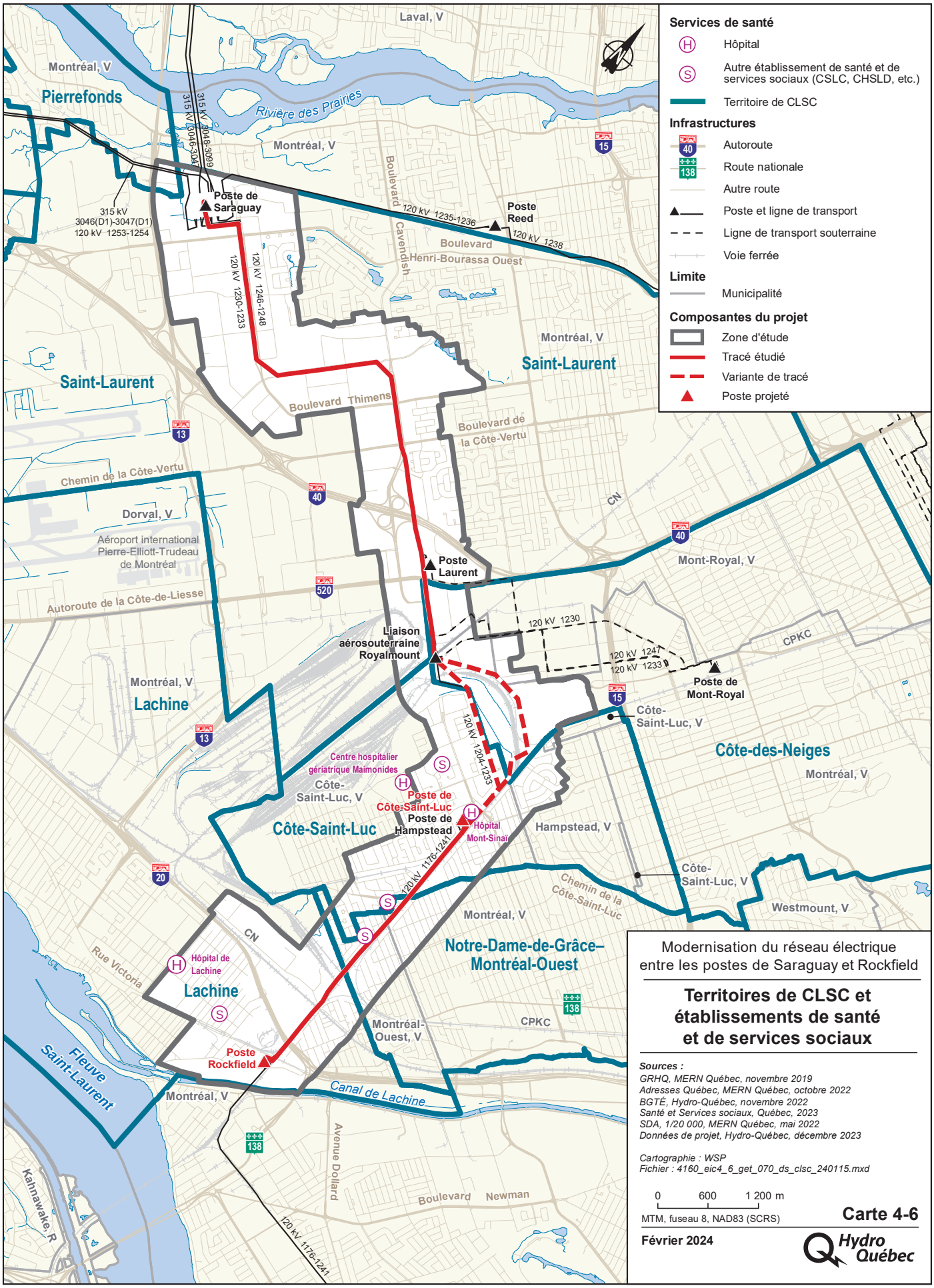
Cette section inclut le sommaire de la description de l'état de santé et de bien-être de la population concernée par le projet, selon une approche axée sur les déterminants de la santé. La carte 4-5 montre les limites spatiales de la région sociosanitaire de Montréal, des CIUSSS et des RLS, la carte 4-6 présente les territoires de CLSC et des établissements de santé et de services sociaux, tandis que la carte 4-7 indique les secteurs de recensement. Les indicateurs les plus susceptibles d'être touchés par le projet sont décrits dans la présente section et présentés sommairement selon les catégories suivantes :

- le portrait de la santé globale, physique et mentale de la population de la zone d'étude (santé globale, physique et mentale et inégalités sociales de santé) ;
- les caractéristiques individuelles (socioéconomiques, habitudes de vie et comportements) ;
- les milieux de vie (milieux familial, scolaire, de travail, d'habitation et de vie communautaire, sociale et culturelle) ;
- les systèmes (systèmes de santé, de prévention et d'urgence, d'éducation et de services de garde, communautaires, etc.).

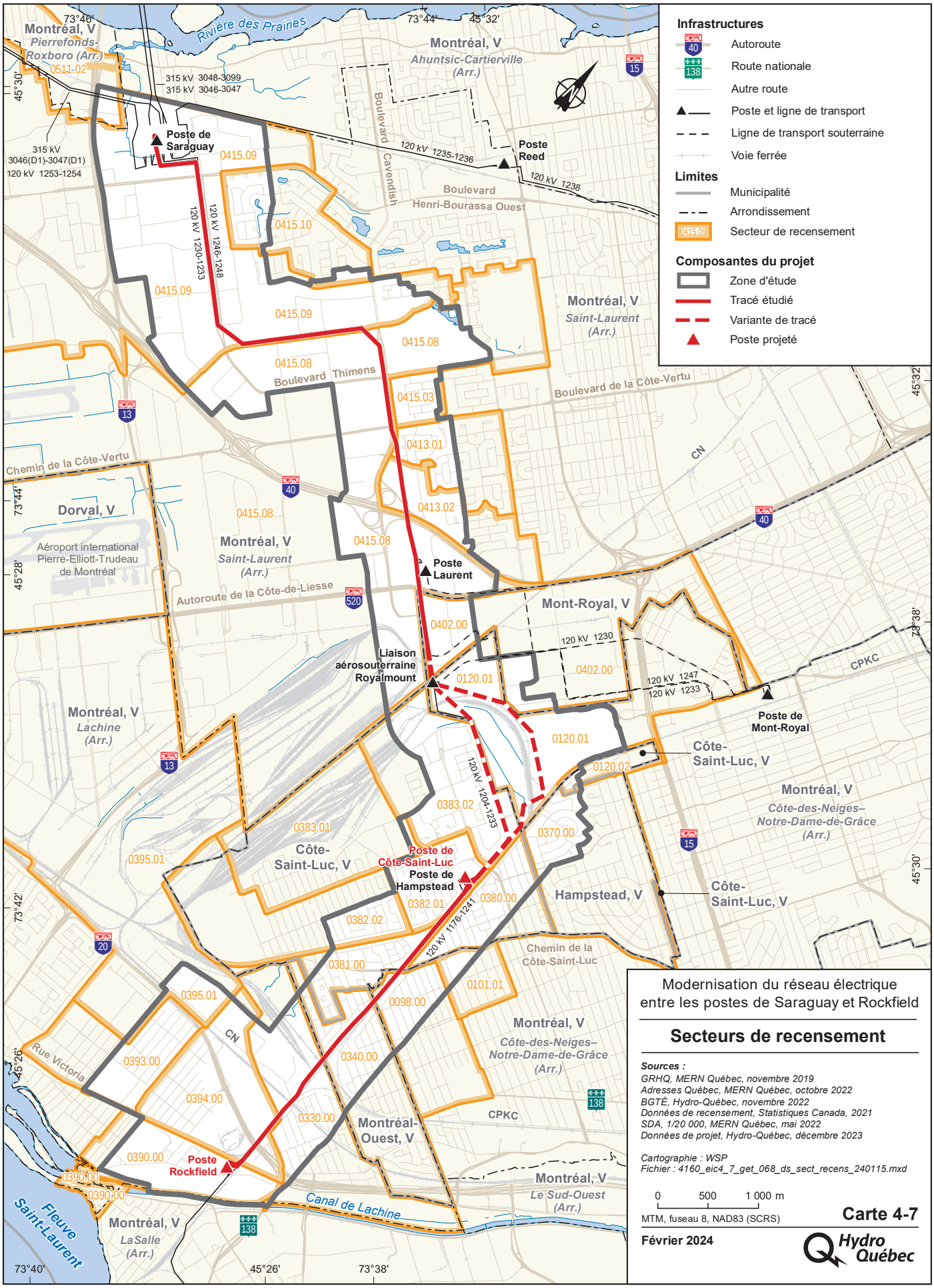
Il est à noter que le sommaire des déterminants de la santé qui suit a été réalisé à l'aide des données publiques les plus récentes disponibles pour chacun des déterminants de la santé et pour les territoires d'étude retenus pour l'analyse.



Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.



Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.



Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Secteurs de recensement

Sources :
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
BGTÉ, Hydro-Québec, novembre 2022
Données de recensement, Statistiques Canada, 2021
SDA, 1/20 000, MERN Québec, mai 2022
Données de projet, Hydro-Québec, décembre 2023

Cartographie : WSP
Fichier : 4160_eic4_7_get_068_ds_sect_recens_240115.mxd

0 500 1 000 m
MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Carte 4-7

Février 2024

Hydro Québec

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

4.4.5.1 Portrait de la santé globale, physique et mentale

Le tableau 4-13 présente des indicateurs permettant de caractériser la population de la zone d'étude relativement à l'espérance de vie à la naissance, à la perception de la santé en général et à la santé mentale.

Santé globale et santé mentale

Espérance de vie et santé perçue

Pour la période 2014-2018, l'espérance de vie à la naissance était de 82,5 ans dans l'ensemble du Québec et de 82,9 ans dans la région sociosanitaire (RSS) de Montréal. La population de quatre des cinq territoires desservis par les CLSC situés dans la zone d'étude affichait une meilleure espérance de vie, à savoir la population des territoires desservis par les CLSC de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges, de Côte-Saint-Luc et de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest (de 84,9 à 87,0 ans). La population du territoire desservi par le CLSC de Lachine affichait une espérance de vie de 79,9 ans, soit trois années de moins que celle de la RSS de Montréal[8].

La santé est associée au bien-être physique, mental et social. La santé perçue représente donc un indicateur de l'état de santé global d'une personne. En 2014-2015, 10,9 % de la population (15 ans et plus) du territoire du réseau local de services (RLS) de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension ne se percevait pas en bonne santé, une proportion comparable à celle de la RSS de Montréal (11,1 %). Cette perception était plus optimiste dans les RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent et de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest, puisque respectivement 9,2 % et 8,8 % de la population desservie dans ces territoires ne se percevait pas en bonne santé. À l'opposé, 12,1 % de la population ne se disait pas en bonne santé dans le RLS de Dorval–Lachine–Lasalle.

État de santé mentale perçue et stress quotidien

La santé mentale perçue fait référence à la perception qu'a une personne de sa propre santé mentale en général. Cette donnée fournit une indication générale de la population qui souffre d'une forme quelconque de désordre mental, de problèmes mentaux ou émotionnels, ou de détresse. Ces troubles ne se reflètent pas nécessairement dans la santé globale perçue (Statistique Canada, 2023b). Dans la RSS de Montréal, en 2012, 5,1 % de la population de 15 ans et plus considérait ne pas avoir une bonne santé mentale, tout comme dans les RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent (5,7 %) et de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest (5,5 %). Moins de 4 % avaient la même opinion de leur santé mentale dans les RLS de Dorval–Lachine–Lasalle (3,6 %) et de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension (3,7 %).

8. Les références aux CIUSSS, RSS, RLS et CLSC dans les textes qui suivent sous-entendent toujours les territoires desservis par ces entités sociosanitaires. Il en sera de même pour les unités géographiques de recensement que sont les secteurs de recensement (SR).

Tableau 4-13 : Espérance de vie, santé globale et état de santé mentale

Territoire sociosanitaire	Espérance de vie à la naissance 2014-2018 (années)	Proportion (%) de la population de 15 ans et plus ne se percevant pas en bonne santé (2014-2015)	Proportion (%) de la population de 15 ans et plus vivant un stress quotidien élevé (2012)	Proportion (%) de la population de 15 ans et plus ne se percevant pas en bonne santé mentale (2012)	Proportion (%) de la population âgée **d' un an et plus souffrant de** troubles anxio-dépressifs (2019-2020)	Proportion (%) de la population âgée **d' un an et plus souffrant de** troubles mentaux (2019-2020)
CIUSSS du Nord-de-**l'Île**-de-Montréal	83,1	11,8	28,0	5,4	5,5	8,9
RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent	85,8	9,2	29,0	5,7	5,0	8,0
• CLSC de Saint-Laurent	87,0	n. d.	n. d.	n. d.	5,0	7,9
CIUSSS du Centre-Ouest-de-**l'Île**-de-Montréal	85,4	10,2	29,6	4,3	5,8	8,7
RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension	85,5	10,9	28,2	3,7	5,2	8,1
• CLSC de Côte-des-Neiges	84,9	n. d.	n. d.	n. d.	4,9	7,8
RLS de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest	85,3	8,8	32,1	5,5	6,8	9,9
• CLSC de Côte-Saint-Luc	85,3	n. d.	n. d.	n. d.	7,4	10,5
• CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest	85,3	n. d.	n. d.	n. d.	6,3	9,4
CIUSSS de **l'Ouest**-de-**l'Île**-de-Montréal	83,3	9,2	25,9	4,1	6	9,2
RLS de Dorval–Lachine–Lasalle	81,5	12,1	25,6	3,6	5,6	9,2
• CLSC de Lachine	79,9	n. d.	n. d.	n. d.	6,2	10,2
RSS de Montréal	82,9	11,1	28,0	5,1	6,0	9,4
Ensemble du Québec	82,5	10,3	n. d.	n. d.	6,3	10,5

n. d. : Donnée non disponible.

Légende des couleurs :

	Situation plus favorable que celle de la RSS de Montréal
	Situation relativement équivalente à celle de la RSS de Montréal
	Situation moins favorable que celle de la RSS de Montréal
	Entité territoriale non utilisée pour la comparaison avec la RSS de Montréal

Sources : CIUSSSCSIM, s. d.-a ; CIUSSSCSIM, 2021a à f ; CIUSSSMCQ, 2021 ; ISQ, 2016 ; Statistique Canada, 2023b.

Quant au stress, ses conséquences négatives sur la santé sont nombreuses : maladies cardiaques, accidents vasculaires cérébraux et hypertension artérielle, et complications liées au système immunitaire et à l'appareil circulatoire. L'exposition au stress peut se traduire par des comportements tels que le tabagisme, la consommation abusive d'alcool et des habitudes alimentaires moins saines (Statistique Canada, 2023b). Questionnés sur leur niveau de stress vécu au quotidien, près des deux tiers (32,1 %) des personnes de 15 ans et plus dans le territoire desservi par le RLS de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest présentaient un stress élevé en 2012. Cette situation était plus défavorable que celle de la RSS de Montréal et des RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension, qui affichaient des pourcentages se situant entre 28 % et 29 %. Ce niveau élevé touchait proportionnellement moins de personnes (25,6 %) dans le territoire desservi par le RLS de Dorval–Lachine–Lasalle.

Troubles mentaux

Les troubles mentaux étaient plus répandus en 2019-2020 dans les CLSC de Lachine et de Côte-Saint-Luc (10,2 % et 10,5 % respectivement) que dans les CLSC de Saint-Laurent (7,9 %) et de Côte-des-Neiges (7,8 %). Dans le CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest, la proportion était la même que dans la RSS de Montréal (9,4 %). Des personnes vivant avec des troubles anxio-dépressifs représentaient quelque 6 % de la population de la RSS de Montréal et des CLSC de Lachine et de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest. La proportion dans le CLSC de Côte-Saint-Luc (7,4 %) était plus élevée, mais était de moindre importance dans les CLSC de Côte-des-Neiges (4,9 %) et de Saint-Laurent (5,0 %) (INSPQ, 2021).

Santé physique

Les indicateurs qui décrivent l'état de santé physique de la population concernent les problèmes d'embonpoint et d'obésité, les maladies chroniques, diverses causes de mortalité, et les traumatismes non intentionnels. Certains de ces indicateurs sont décrits sommairement dans les sections qui suivent.

Embonpoint et obésité

Selon l'INSPQ (2021), les situations d'embonpoint s'expliqueraient par un manque d'éducation pour une certaine part de la population, un mode de vie plutôt sédentaire, et une importante consommation de sucre (boissons sucrées ou produits transformés, par exemple). En outre, toujours selon l'INSPQ (2021), l'obésité croît notamment en fonction du niveau de défavorisation matérielle des personnes.

La proportion de personnes ayant un problème d'embonpoint (indice de masse corporelle compris entre 25 et 29,9) était de 34 % dans la RSS de Montréal en 2014-2015. Le pourcentage de personnes obèses (indice de masse corporelle supérieur ou égal à 30) s'y élevait à 17 %. Dans la zone d'étude, le RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent affichait la plus forte proportion de personnes présentant de l'embonpoint (36,5 %). L'obésité affectait quant à elle une proportion d'environ 7 % plus de personnes dans le RLS de Dorval–Lachine–Lasalle (23,6 %) que dans la RSS de Montréal. Les données relatives à la fois à des problèmes d'embonpoint et d'obésité traduisaient des situations plus favorables que celles de la RSS de Montréal dans les RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension et de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest.

Maladies chroniques

Parmi les CLSC situés dans la zone d'étude, c'est sur le territoire du CLSC de Lachine qu'on remarquait les plus fortes prévalences de maladies chroniques. En effet, chez les 20 ans et plus, il affichait les plus fortes occurrences d'hypertension artérielle (22,4 %), de diabète (10 %, un peu derrière le CLSC de Saint-Laurent avec 10,7 %), d'asthme (12,6 %), de cardiopathies ischémiques (8,2 %) et de maladies pulmonaires obstructives chez les 35 ans et plus (9,6 %). Ces proportions sont supérieures ou égales à celles de la RSS de Montréal. Ailleurs que dans le CLSC de Lachine, les chiffres les plus élevés apparaissaient dans le CLSC de Saint-Laurent pour les maladies pulmonaires obstructives (7,3 %) et l'hypertension artérielle (21,0 %), dans les CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest et de Côte-Saint-Luc pour l'asthme (11,2 % et 11 % respectivement) et dans les CLSC de Côte-Saint-Luc et de Saint-Laurent pour les cardiopathies ischémiques (7,4 % et 7,1 % respectivement). Dans ces territoires, les situations sont équivalentes à celles de la RSS de Montréal. Par rapport à cette dernière, le CLSC de Côte-des-Neiges se démarquait par des prévalences plus faibles des maladies chroniques.

Inégalités sociales de santé

Certains groupes au sein de la population sont susceptibles d'être plus vulnérables, notamment les personnes à faible revenu, les enfants et les personnes âgées vivant seules. En effet, l'existence d'inégalités en matière de santé entre les personnes trouve son origine dans les différences basées sur l'éducation, le revenu ou l'environnement social. Dans l'ensemble, l'état de santé des gens est en lien direct avec leur position dans la hiérarchie sociale. Plus leur statut social s'élève, meilleure est leur santé. À cet égard, comme en fait état le tableau 4-14, plusieurs groupes de la population apparaissent vulnérables dans les territoires sociosanitaires chevauchés par la zone d'étude.

Tableau 4-14 : Personnes à faible revenu

Territoire sociosanitaire	Proportion (%) des familles avec enfants de 17 ans et moins vivant sous le SFR (2015)	Proportion (%) des mères monoparentales avec enfants de 17 ans et moins vivant sous le SFR (2015)	Proportion (%) des personnes de 65 ans et plus vivant sous le SFR (2015)	Proportion (%) de la population de 65 ans et plus (2016)		Proportion (%) des adultes de 18 à 64 ans prestataires de **l'aide sociale** (2018)
				Vivant seule	Vivant seule sous le SFR	
CIUSSS du Nord-de-**l'Île**-de-Montréal	17,8	32,5	16,6	37,8	33,9	7,7
RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent	18,6	35,1	13,9	29,4	32,3	6,7
• CLSC de Saint-Laurent	18,3	32,5	13,4	28,8	31,0	5,8
CIUSSS du Centre-Ouest-de-**l'Île**-de-Montréal	18,3	34,0	14,6	37,2	29,4	5,9
RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension	19,4	35,4	16,3	38,6	31,6	6,4
• CLSC de Côte-des-Neiges	16,9	31,0	14,9	38,4	28,8	4,6
RLS de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest	16,6	32,2	12,0	35,1	25,6	4,9
• CLSC de Côte-Saint-Luc	14,0	26,7	10,5	32,7	22,9	4,0
• CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest	18,3	35,0	13,6	37,5	28,2	5,4
CIUSSS de **l'Ouest**-de-**l'Île**-de-Montréal	10,6	24,4	8,4	27,8	22,5	4,9
RLS de Dorval–Lachine–Lasalle	14,0	27,7	11,9	34,1	27,0	7,8
• CLSC de Lachine	13,8	32,8	12,9	36,6	28,5	8,0
RSS de Montréal	16,1	31,1	14,7	36,3	31,6	7,1
Ensemble du Québec	n. d.	n. d.	n. d.	30,2	n. d.	5,3

n. d. : Données non disponibles.
SFR : Seuil de faible revenu.

Légende des couleurs :

	Situation plus favorable que celle de la RSS de Montréal
	Situation relativement équivalente à celle de la RSS de Montréal
	Situation moins favorable que celle de la RSS de Montréal
	Entité territoriale non utilisée pour la comparaison avec la RSS de Montréal

Sources : CIUSSSCSIM, 2021g, h, i ; CIUSSSMCQ, 2021.

Faibles revenus

Les personnes vivant sous le seuil de faible revenu (SFR) sont celles qui, par rapport à la moyenne, dépensent le cinquième et plus de leur revenu avant impôt pour le logement, la nourriture et l'habillement. En comparaison avec la RSS de Montréal, où 16,1 % des familles avec des enfants de 17 ans et moins vivaient sous le SFR en 2015, on observe des pourcentages supérieurs dans les territoires des CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest et de Saint-Laurent (18,3 %). Le constat est semblable pour ces CLSC, en plus de celui de Lachine, qui dépassaient ou égalaient la RSS de Montréal (31,1 %) quant à la proportion de mères monoparentales sous le SFR ayant des enfants de 17 ans et moins (de 31 % à 35 %). Par ailleurs, parmi les CLSC de la zone d'étude, celui de Lachine est le seul présentant une proportion d'adultes (de 18 à 64 ans) prestataires de l'aide sociale légèrement supérieure à celle de la RSS de Montréal en 2018 (8,0 % contre 7,1 %).

Personnes âgées

Le vieillissement de la population est une forte tendance au Québec. Le vieillissement en santé est devenu un enjeu majeur pour le développement des collectivités. Généralement, en matière de vulnérabilité, ce sont les aînés vivant seuls qui sont les plus susceptibles de connaître des difficultés en lien avec leur état de santé et de bien-être. En 2015, environ 15 % des personnes de 65 ans et plus dans le CLSC de Côte-des-Neiges devaient composer avec des revenus sous le SFR, pourcentage semblable à celui de la RSS de Montréal. Dans les autres CLSC, la situation apparaissait plus favorable (de 10,5 % à 13,6 %). Tout comme dans la RSS de Montréal, en 2016, plus du tiers de ces personnes âgées vivaient seules dans les CLSC de Côte-des-Neiges, de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest et de Lachine (de 36,6 % à 38,4 %). Entre 22,9 % et 31,0 % avaient un revenu sous le SFR, des proportions pour la plupart légèrement moindres que dans la RSS de Montréal (31,6 %).

4.4.5.2 Caractéristiques individuelles

Caractéristiques socioéconomiques

Les indicateurs des déterminants de la santé de la catégorie des caractéristiques socioéconomiques de la population de la zone d'étude traitent de la scolarité, des langues parlées, de l'identité autochtone et des minorités visibles. Ils sont décrits sommairement ci-après.

Scolarité et langues parlées

La scolarité et les langues parlées ont été décrites aux sections 4.4.4.5 et 4.4.4.6.

Minorités visibles et identité autochtone

En 2021, dans l'agglomération de Montréal, plus du tiers (37,6 %) de la population s'identifiait à une minorité visible[9]. Dans la zone d'étude, ces minorités se concentraient dans les secteurs de recensement (SR) des arrondissements de Saint-Laurent (46,8 %) et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (43,7 %), mais elles étaient moins présentes dans les SR de Hampstead, de Côte-Saint-Luc et de Montréal-Ouest (de 18,3 % à 25,4 %). Pour leur part, les personnes s'identifiant à un groupe autochtone représentaient moins de 1 % de la population des arrondissements et villes de l'agglomération de Montréal, exception faite de l'arrondissement de Lachine (2,1 %). La majorité s'identifiait aux Premières Nations (Statistique Canada, 2023b).

Habitudes de vie et comportement à risque

Les habitudes de vie influencent également l'état de santé de la population, notamment le tabagisme, la consommation d'alcool et la pratique d'activités physiques. Le tableau 4-15 présente des statistiques des indicateurs de ces déterminants de la santé. Quelques détails sont présentés en lien avec l'activité physique et la mobilité ci-après.

9. Selon la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, les minorités visibles sont représentées par « les personnes, autres que les Autochtones, qui ne sont pas de race blanche ou qui n'ont pas la peau blanche ». Il s'agit principalement des groupes suivants, selon les catégories de Statistique Canada : Sud-Asiatiques, Chinois, Noirs, Philippins, Latino-Américains, Arabes, Asiatiques du Sud-Est, Asiatiques occidentaux, Coréens et Japonais (Statistique Canada, 2021).

Tableau 4-15 : T**abagisme, mortalité par cancer du poumon, consommation d'alcool et** activité physique de loisir et de transport

Territoire sociosanitaire	Proportion (%) de fumeurs âgés de 15 ans et plus (2014-2015)	Mortalité par cancer du poumon (taux pour 100 000 habitants) (2014-2018)	Proportion (%) de la population présentant une **consommation élevée d'alcool (une fois par mois ou plus au cours d'une année) (2012)**	Proportion (%) de la population de 15 **ans et plus selon le niveau d'activité physique de loisir et de** transport au cours des quatre dernières semaines (2014-2015)			
				Actif	Moyennement actif	Un peu actif	Sédentaire
CIUSSS du Nord-de-**l'Île**-de-Montréal	19,2	56	13,2	43,1	9,9	18,6	28,4
RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent	13,5	37	6,8	37,4	9,3	20,5	32,9
• CLSC de Saint-Laurent	n. d.	35	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
CIUSSS du Centre-Ouest-de-**l'Île**-de-Montréal	15,4	35	12,4	49,8	9,0	22,0	19,2
RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension	14,7	32	12,4	50,1	8,1	22,4	19,4
• CLSC de Côte-des-Neiges	n. d.	31	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
RLS de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest	16,5	40	12,4	49,4	10,7	21,1	18,8
• CLSC de Côte-Saint-Luc	n. d.	37	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
• CLSC de Notre-Dame-de-Grâce–Montréal-Ouest	n. d.	43	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
CIUSSS de l'Ouest-de-**l'Île**-de-Montréal	16,6	57	13,0	42,4	11,0	18,2	28,4
RLS de Dorval–Lachine–Lasalle	20,5	71	14,2	36,9	10,9	21,9	30,3
• CLSC de Lachine	n. d.	76	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
RSS de Montréal	19,4	59	14,4	45,0	10,2	20,3	24,5
Ensemble du Québec	19,3	70	n. d.	41,0	10,6	18,7	29,7

n. d. : Données non disponibles.

Légende des couleurs :

	Situation plus favorable que celle de la RSS de Montréal
	Situation relativement équivalente à celle de la RSS de Montréal
	Situation moins favorable que celle de la RSS de Montréal
	Entité territoriale non utilisée pour la comparaison avec la RSS de Montréal

Sources : CIUSSSCSIM, 2021[e] et f ; CIUSSSMCQ, 2021 ; Statistique Canada, 2023b.

Activité physique

Parmi les saines habitudes de vie, on compte la pratique quotidienne de l'activité physique qui s'avère bénéfique pour la santé physique, la condition physique, l'adoption de saines habitudes de vie, les compétences sociales, les habiletés cognitives et la santé mentale. Selon la mesure de l'enquête sur la santé de Statistique Canada, un adulte qui effectue 150 minutes d'exercice physique par semaine est considéré comme physiquement actif. L'inactivité physique a une incidence négative sur la santé et le bien-être à la fois physique et mental. Elle constitue également un facteur de risque pour l'obésité. Les données indiquent que, dans la zone d'étude, les populations des RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension (58,2 %) et de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest (60,1 %) ont présenté les meilleurs niveaux d'activité physique de loisir et de transport au cours des quatre dernières semaines en 2014-2015, se déclarant actifs et moyennement actifs. Inversement, les populations des RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent et de Dorval–Lachine–Lasalle se sont dites un peu actives et sédentaires dans des proportions respectives de 53,4 % et 52,2 %. Ces données reflètent un niveau d'activité inférieur à ceux de la RSS de Montréal (44,8 %) et du Québec (48,4 %).

Mobilité

En moyenne, 41,2 % de la population active de 15 ans et plus des SR de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, 31 % du SR de Montréal-Ouest et 29,4 % des SR de l'arrondissement de Lachine utilisaient en 2021 un mode de transport collectif et actif pour se rendre au travail (excluant le covoiturage) (voir le tableau 4-16). Cette proportion se situait entre 17 % et 20 % dans les SR des villes de Hampstead et de Côte-Saint-Luc et de l'arrondissement de Saint-Laurent. Le transport en commun dominait largement, particulièrement dans les SR de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (31,2 % en moyenne). Les déplacements vers le travail se faisaient à pied et à bicyclette pour environ 5 % des résidents dans les SR de Saint-Laurent et de Côte-Saint-Luc. Pour leur part, entre 8,6 % et 11,3 % des résidents des SR des arrondissements de Lachine et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de la ville de Montréal-Ouest marchaient ou roulaient à vélo pour se rendre au travail.

Tableau 4-16 : U**tilisation d'un mode de transport collectif et actif** pour se rendre au travail

Territoire	Proportion (%) de la population active de 15 ans et plus utilisant un mode de transport collectif et actif pour se rendre au travail (excluant le covoiturage) (2021)			
	Transport en commun	À pied	À bicyclette	Total – Mode de transport collectif et actif pour se rendre au travail
Montréal (V)	28,4	9,6	3,4	41,4
Saint-Laurent (arr.)	24,4	5,1	0,9	30,4
• Moyenne des secteurs de recensement	15,2	4,4	0,4	20,0
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (arr.)	37,4	12,4	2,4	52,2
• Moyenne des secteurs de recensement	31,2	7,8	2,2	41,2
Lachine (arr.)	20,7	6,5	1,5	28,7
• Moyenne des secteurs de recensement	20,9	6,9	1,7	29,4
Mont-Royal (V)	15,4	6,7	2,7	24,8
Hampstead (V)	11,8	4,0	1,4	17,2
• Secteur de recensement	11,8	4,0	1,4	17,2
Côte-Saint-Luc (V)	17,6	4,8	0,4	22,8
• Moyenne des secteurs de recensement	15,4	4,4	0,2	20,0
Montréal-Ouest (V)	19,7	6,5	4,8	31,0
• Secteur de recensement	19,7	6,5	4,8	31,0
Agglomération de Montréal	26,6	9,1	3,2	38,9
Ensemble du Québec	9,0	5,6	1,3	15,9

Arr. : Arrondissement.
V : Ville.

Légende des couleurs :

	Valeur supérieure à celle de l'agglomération de Montréal
	Valeur relativement égale à celle de l'agglomération de Montréal
	Valeur inférieure à celle de l'agglomération de Montréal
	Entité territoriale non utilisée pour la comparaison avec l'agglomération de Montréal ou aucune comparaison possible

Sources : Statistique Canada, 2023b ; Ville de Montréal, s. d.-a.

4.4.5.3 Milieux de vie

Les milieux de vie incluent le milieu familial, le milieu scolaire, le milieu de travail, l'habitation de même que le milieu de vie communautaire, social et culturel.

Milieu scolaire

Établissements

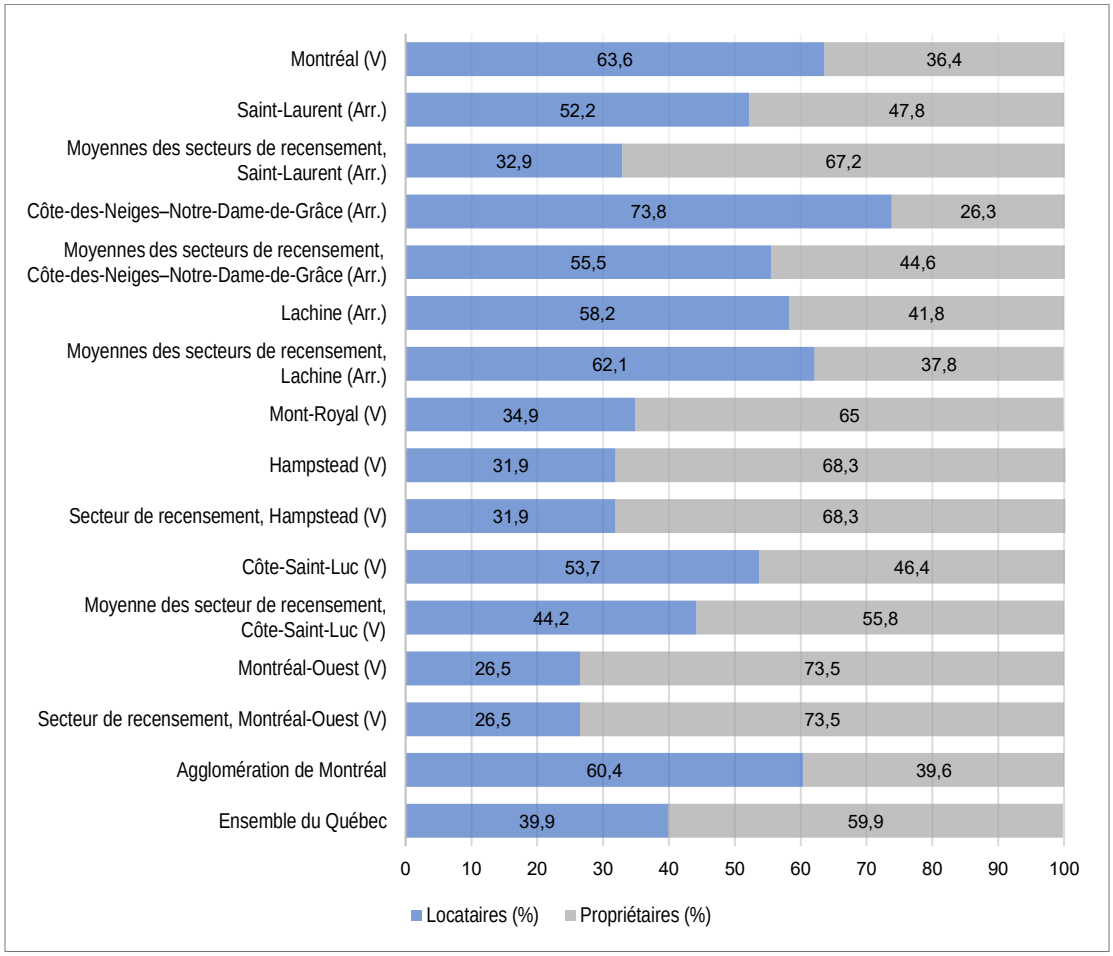
Les établissements d'enseignement du réseau public de la zone d'étude comprennent des écoles des niveaux préscolaire, primaire et secondaire, des établissements d'éducation aux adultes ainsi que des centres de formation professionnelle qui font partie des centres de services scolaires (CSS) de Montréal et Marguerite-Bourgeoys et de la commission scolaire (CS) English-Montreal. Le territoire de la CS Lester-B.-Pearson touche à la partie sud de la zone d'étude, mais aucun établissement scolaire n'y est présent. Des écoles privées y sont aussi établies, dont quatre de confession juive, une de confession musulmane et deux qui offrent des services adaptés à des élèves présentant des troubles d'apprentissage et des élèves autistes (MEES, 2020a). La liste de ces établissements est présentée au tableau 4-20 de la section 4.4.6.3.

Habitation

Ménages locataires et propriétaires

En 2021, l'agglomération de Montréal comptait une proportion de locataires plus importante que celle de l'ensemble du Québec, avec respectivement 60,4 % et 39,9 %. Pour leur part, contrairement à l'agglomération, les villes de Mont-Royal (65,0 %), de Hampstead (68,3 %) et de Montréal-Ouest (73,5 %) avaient proportionnellement plus de propriétaires sur leur territoire. Les villes de Montréal et de Côte-Saint-Luc enregistraient des taux plus élevés de locataires que dans l'ensemble du Québec, soit respectivement 63,6 % et 53,7 %. Les arrondissements chevauchés par la zone d'étude enregistraient également de plus fortes proportions de ménages locataires que la province (voir la figure 4-1). D'autre part, les données des SR chevauchés par la zone d'étude montrent que, hormis les SR de l'arrondissement de Lachine (37,8 %), tous les autres se caractérisaient en moyenne par une plus large part de ménages propriétaires (55,8 % à 73,5 %) que dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal (39,6 %).

Figure 4-1 : Ménages locataires et propriétaires, 2021



Arr. : Arrondissement.
V : Ville.
Source : Statistique Canada, 2023b.

Valeur foncière des résidences unifamiliales et des copropriétés

En 2021, les valeurs moyennes des maisons unifamiliales à Côte-Saint-Luc (733 000 $), dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (741 000 $), à Montréal-Ouest (920 000 $) et à Mont-Royal et Hampstead (au-delà de 1 000 000 $) s'avéraient plus élevées que dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal (638 000 $). Les maisons unifamiliales étaient plus faiblement évaluées à Montréal (584 500 $) et dans l'arrondissement de Lachine (506 000 $) (Statistique Canada, 2023b).

Pour la période 2021-2022, la croissance de la valeur foncière moyenne des résidences unifamiliales au Québec a atteint 9,8 %, un taux record depuis 2007, tandis que la région administrative de Montréal enregistrait une hausse de 11,6 %. Le coût moyen d'une maison unifamiliale dans la région montréalaise est passé de 639 098 $ en 2021 à 713 511 $ en 2022. Au Québec, ce coût a augmenté de 298 070 $ à 327 316 $.

En ce qui a trait aux copropriétés, leur valeur foncière moyenne a augmenté de 10,3 % dans la province contre 12,5 % dans la région de Montréal. La valeur moyenne des copropriétés à Montréal, qui était de 389 559 $ en 2021, s'élevait à 438 119 $ en 2022, ce qui est nettement supérieur à la moyenne de l'ensemble du Québec, atteignant 333 227 $ en 2022 comparativement à 302 036 $ en 2021 (ISQ, 2023).

Santé environnementale

Selon l'*Enquête québécoise sur la santé de la population 2014-2015*, une personne sur cinq dans la RSS de Montréal (21,5 %) et dans le RLS de Dorval–Lachine–Lasalle (20,4 %) avait été fortement dérangée à sa résidence par au moins une source de bruit au cours des 12 derniers mois. Ces taux sont supérieurs à la moyenne provinciale, qui se situait à 16,4 % (voir le tableau 4-17). La source de bruit apparaissant occasionner le plus de dérangement chez les Montréalais lorsqu'ils sont à la maison est liée aux chantiers de construction et autres travaux (8,3 %). Le RLS du Nord-de-l'Île-de-Montréal est celui où le bruit était le plus perturbateur, y affectant 26,0 % des résidents, alors qu'il touchait une part moins importante d'habitants dans les RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension (18,7 %) et de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest (16,6 %). Les résultats de l'enquête montrent également que les personnes vivant dans un milieu défavorisé sont plus nombreuses à être fortement dérangées par le bruit comparativement à celles provenant de milieux plus aisés (CIUSSSCSIM, s. d.-b).

Également pour la période 2014-2015, la proportion de la population qui a indiqué avoir eu un sommeil perturbé par le bruit à la maison (souvent ou à l'occasion) était plus élevée dans la RSS de Montréal que dans l'ensemble de la province, suivant des taux respectifs de 24,8 % et de 19,5 % pour les personnes dont le sommeil a été souvent perturbé ou à l'occasion. Dans les RLS de la zone d'étude, les proportions sont les suivantes pour cette même catégorie de personnes : Dorval–Lachine–Lasalle (24,2 %) ; Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension (23,2 %) ; Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest (22,8 %) ; et Nord de l'Île–Saint-Laurent (22,7 %). Les femmes voyaient davantage leur sommeil perturbé par le bruit ambiant comparativement aux hommes, et les personnes âgées de 65 ans et plus étaient moins nombreuses à avoir eu un sommeil perturbé par le bruit que les plus jeunes (CIUSSSCSIM, s. d.-b).

Tableau 4-17 : Dérangement par le bruit, 2014-2015

Territoire sociosanitaire	Proportion (%) de la population fortement dérangée à son domicile par au moins une source de bruit au cours des 12 derniers mois	Proportion (%) de la population ayant eu le sommeil perturbé par le bruit à domicile au cours des 12 derniers mois			
		Souvent	**À l'occasion**	Rarement	Jamais
CIUSSS du Nord-de-**l'Île**-de-Montréal	24,0	7,5	19,3	30,7	42,4
RLS du Nord de l'Île–Saint-Laurent	26,0	6,3	16,4	28,6	48,6
CIUSSS du Centre-Ouest-de-**l'Île**-de-Montréal	17,9	5,6	17,5	36,5	40,5
RLS de Côte-des-Neiges–Métro–Parc-Extension	18,7	5,7	17,5	35,5	41,3
RLS de Côte-Saint-Luc–NDG–Montréal-Ouest	16,6	5,4	17,4	38,2	39,0
CIUSSS de **l'Ouest**-de-**l'Île**-de-Montréal	15,7	4,4	14,5	27,8	53,3
RLS de Dorval–Lachine–Lasalle	20,4	7,1	17,1	27,3	48,5
RSS de Montréal	21,5	6,3	18,5	30,9	44,3
Ensemble du Québec	16,4	4,3	15,2	28,6	51,9

Légende des couleurs :

	Situation plus favorable que celle de la RSS de Montréal
	Situation relativement équivalente à celle de la RSS de Montréal
	Situation moins favorable que celle de la RSS de Montréal
	Entité territoriale non utilisée pour la comparaison avec la RSS de Montréal

Source : ISQ, 2016.

Milieu de vie communautaire, social et culturel

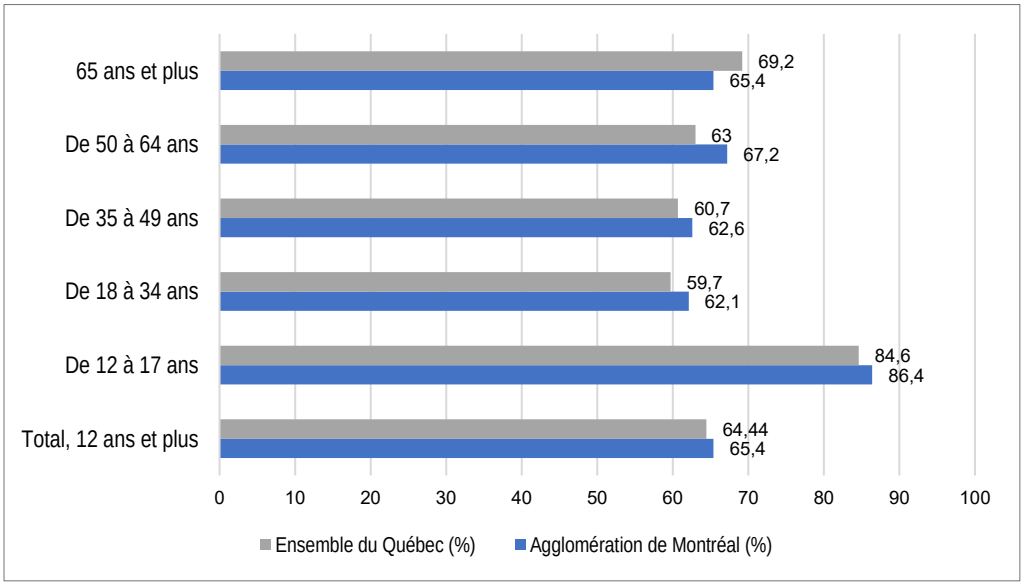
La cohésion sociale peut être illustrée par le sentiment d'appartenance à sa collectivité, par la participation civique comme le bénévolat ou l'implication politique, par la sécurité publique ou encore par l'infrastructure sociale et politique mise en place (INSPQ, 2019).

Sentiment d'appartenance

En moyenne, selon les statistiques de 2018-2019, 94,9 % de la population de 12 ans et plus de l'agglomération de Montréal se disait satisfaite ou très satisfaite de sa vie en général. Cette moyenne est comparable à celle obtenue pour la population de l'ensemble du Québec, soit 95,1 % (Statistique Canada, 2023b).

En ce qui a trait au sentiment d'appartenance à sa collectivité, la population de 12 ans et plus de l'agglomération de Montréal a déclaré en 2019-2020 avoir un très fort ou plutôt fort sentiment d'appartenance dans une proportion de 65,4 %, ce qui est donc relativement semblable à celle de 64,4 % pour l'ensemble du Québec (Statistique Canada, 2023b). La tranche de population des 12-17 ans présente le plus grand pourcentage d'appartenance, avec 86,4 %, suivie des personnes âgées de 50 à 64 ans, avec un pourcentage de 67,2 % (voir la figure 4-2).

Figure 4-2 : Personnes de 12 ans et plus ayant déclaré avoir un sentiment d'appartenance très fort ou plutôt fort à leur collectivité locale selon l'âge



Source : Statistique Canada, 2023b.

Participation civique

Le bénévolat est un indicateur significatif de participation civique et de cohésion sociale. Selon les dernières statistiques disponibles, en 2012, la proportion de la population de 16 à 65 ans de l'agglomération de Montréal qui avait fait du bénévolat dans les 12 derniers mois, par rapport à l'ensemble du Québec, était similaire, avec respectivement 36,2 % et 36,4 % (ISQ, 2017).

Logements sociaux et abordables

Parmi les entités territoriales que traverse la zone d'étude, c'est l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qui accueille le plus grand nombre de logements sociaux et communautaires. Les 5 488 unités qui sont situées dans cet arrondissement représentent 9 % de l'ensemble du parc de logements de l'agglomération de Montréal pour ce type d'habitation. À l'opposé, l'arrondissement de Saint-Laurent ainsi que les villes de Mont-Royal, Hampstead, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest comptent peu de logements sociaux et communautaires, voire aucun (SHVM, 2021).

Parcs et espaces verts

Le verdissement des espaces joue un rôle très important dans les milieux de vie, plus particulièrement dans les milieux urbanisés. De fait, la présence d'espaces verts semble être associée à plusieurs effets manifestement positifs sur l'environnement et sur la santé physique et mentale de la population.

Sur l'île de Montréal, on trouve 10 écoterritoires dont la protection et la valorisation sont prioritaires et 19 grands parcs, accessibles à l'année (CMM, s. d.). La zone d'étude compte quatre territoires d'intérêt écologique situés dans les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Il s'agit de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand et de trois mosaïques de milieux naturels. À cela s'ajoute le boisé du parc Marcel-Laurin, un milieu naturel de conservation volontaire dans l'arrondissement de Saint-Laurent (voir les sections 4.3.4 et 4.3.5 et la carte 4-3 à la section 4.3.5).

Selon les résultats d'une étude menée par la Direction régionale de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, les familles montréalaises, tant biparentales que monoparentales, vivent toutes à moins de 800 m d'un parc avec des installations sportives. Ce résultat est semblable également pour les personnes provenant de milieux défavorisés.

Afin d'améliorer l'accessibilité aux espaces verts du Grand Montréal, y compris l'agglomération de Montréal, la CMM a établi le concept de Trame verte et bleue, qui s'apparente au concept de ceinture verte. La Trame a pour but de multiplier les sites près des lieux de résidence et d'en faciliter la connectivité en les reliant par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun (Ville de Montréal, 2015a).

Circulation

Selon les résultats du recensement de 2021 de Statistique Canada (2023b), plus de la moitié de la population active de l'agglomération de Montréal se déplace en automobile, en camion ou en fourgonnette pour se rendre au travail (59 %) et fait un trajet de 15 à 29 minutes (36 %) ou encore entre 30 et 44 minutes (26 %). La tendance est la même pour la ville de Montréal. Toutefois, en ce qui concerne les arrondissements et les autres villes inclus dans la zone d'étude, l'utilisation d'une automobile, d'un camion ou d'une fourgonnette pour se rendre au travail est davantage prédominante.

L'utilisation des transports en commun pour se rendre au travail variait entre 12 % (Hampstead) et 37 % (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce). La population active des arrondissements de la ville de Montréal utilise plus souvent ce mode de transport que les populations des autres villes de la zone d'étude.

Une proportion de 12 % des résidents de l'agglomération de Montréal effectuait ses déplacements pour se rendre au travail en mode de transport actif, en 2021. Parmi les entités territoriales de la zone d'étude, le mode de transport actif pour se rendre au travail variait entre 5 % chez les résidents de la ville de Côte-Saint-Luc et 15 % chez ceux de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

4.4.6 Milieu bâti

4.4.6.1 Secteurs résidentiels

L'utilisation résidentielle couvre 19 % (3,81 km^2) de la superficie totale de la zone d'étude. Près de 80 % de cette superficie d'utilisation résidentielle est occupée par des résidences de type unifamilial ou comptant de deux à quatre logements, tandis que les résidences de cinq logements ou plus couvrent environ 20 % de la superficie d'utilisation résidentielle (voir la carte A).

Les secteurs résidentiels sont principalement concentrés dans les parties centre et sud de la zone d'étude. Dans la partie nord de celle-ci, les résidences sont peu nombreuses et regroupées principalement dans trois secteurs de l'arrondissement de Saint-Laurent, tous à l'est de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233). Le secteur au nord de l'autoroute 40 et à l'est du boulevard Cavendish est composé principalement de maisons unifamiliales et de quelques immeubles de deux à quatre logements. Les immeubles de cinq logements et plus dominent au nord dudit boulevard. Dans le secteur du parc Philippe-Laheurte, les maisons unifamiliales dominent à l'est du parc et les immeubles de cinq logements ou plus sont plus nombreux au nord. Des maisons unifamiliales s'insèrent entre la rue Céline-Marier et le boulevard Henri-Bourassa Ouest. Un parc de maisons mobiles et quelques bâtiments de deux à quatre logements se situent à l'ouest de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233), plus précisément au sud du chemin du Bois-Franc, en plein cœur d'une zone fortement industrialisée.

Dans les villes de Hampstead, de Côte-Saint-Luc et de Montréal-Ouest ainsi que dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, le milieu bâti est composé en majorité de maisons unifamiliales et de quelques immeubles de deux à quatre logements, tous situés à proximité d'écoles, de parcs ou du terrain du Club de golf Meadowbrook. Quelques immeubles de cinq logements ou plus sont présents de part et d'autre du chemin de la Côte-Saint-Luc, notamment au nord de l'école Les-Enfants-du-Monde et à l'ouest de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233), au sud du parc Fletcher. On note aussi la présence de regroupements d'immeubles de cinq logements ou plus entre le poste de Hampstead et les emprises de voies ferrées.

Dans l'arrondissement de Lachine, les immeubles de deux à quatre logements dominent. On y compte aussi quelques petits secteurs résidentiels de maisons unifamiliales, notamment au nord de l'emprise ferroviaire du CN. Des secteurs résidentiels composés d'immeubles de cinq logements ou plus sont également présents. À noter que de

nouvelles constructions ont pris place au sud de la rue Victoria. Il s'agit des Condominiums Flora dont les 3 tours de 10 étages sont situées au coin du boulevard Saint-Joseph et de l'avenue George-Vanier. Ce complexe résidentiel compte 174 appartements en copropriété divise ainsi que l'ensemble Villanova, qui se compose de maisons de ville. Ce dernier est construit à l'est de l'entreprise Bain MAAX, entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph (VillaNova, 2019 ; Gencor, 2020).

4.4.6.2 Secteurs commerciaux ou secteurs de services professionnels

L'utilisation à des fins commerciales ou par des entreprises de services professionnels couvre 21 % (4,1 km^2) de la superficie de la zone d'étude. En général, les secteurs commerciaux et les secteurs de services professionnels sont représentés par des bâtiments abritant des bureaux, des centres logistiques et des entrepôts. Les commerces de vente aux particuliers sont peu présents, à l'exception de quelques centres commerciaux et commerces de grande surface.

Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, les secteurs commerciaux ou les secteurs de services professionnels occupent une partie importante de la zone d'étude. Mentionnons, entre autres, plusieurs entreprises de services le long du boulevard Thimens telles que des bureaux ou des sièges sociaux et des centres de distribution pour de grandes entreprises commerciales. Plus au sud, le centre commercial Place Vertu longe le boulevard de la Côte-Vertu. Plusieurs commerces se trouvent le long du boulevard Poirier, dont le centre de distribution des Fermes Lufa. Au sud de l'autoroute 40, une importante surface est occupée par le commerce IKEA. Enfin, des entreprises de services et des immeubles de bureaux longent l'autoroute 520 et le chemin Dalton.

Les parties centre et sud de la zone d'étude touchent quelques grandes surfaces à vocation commerciale, dont le centre commercial Côte-Saint-Luc et le centre commercial Quartier Cavendish, à Côte-Saint-Luc, de même que le secteur à vocation commerciale au nord de l'autoroute 20 dans l'arrondissement de Lachine. L'espace occupé par l'ancien hippodrome Blue Bonnets dans la partie centre-est de la zone d'étude est toujours d'utilisation commerciale, mais sera converti à plus ou moins court terme en espace résidentiel, puisque la Ville de Montréal y projette notamment la construction de 12 500 logements (voir la section 4.4.9 pour plus de détails).

4.4.6.3 Secteurs d'usage public, communautaire ou institutionnel

Les bâtiments d'usage public, communautaire ou institutionnel couvrent 4,0 % (0,8 km^2) de la superficie totale de la zone d'étude. Ils se rattachent à divers domaines, soit la santé, l'éducation, les loisirs, le culte, la culture, la sécurité publique, les services administratifs publics ainsi que les transports.

La base de données Atlas de la santé et des services sociaux du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS, S. d.) répertorie sept établissements dans la zone d'étude (voir le tableau 4-18), dont l'hôpital Mont-Sinaï, à Côte-Saint-Luc, et l'hôpital de

Lachine, dans l'arrondissement de Lachine. Le Regroupement québécois des résidences pour aînés répertorie deux résidences pour aînés dans la zone d'étude : la Résidence Pearl and Theo, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, et Le King David, à Côte-Saint-Luc.

Tableau 4-18 : **Installations du réseau de santé et de services sociaux dans la zone d'étude**

Nom	Adresse	Ville (arrondissement)
CLSC René-Cassin	5800, boulevard Cavendish	Côte-Saint-Luc
Hôpital Mont-Sinaï – Soins généraux spécialisés	5690, boulevard Cavendish	Côte-Saint-Luc
Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) Waldorf	7400, chemin de la Côte-Saint-Luc	Côte-Saint-Luc
Mountainview School « Project Center » – Centre jeunesse	7450, chemin de la Côte-Saint-Luc	Côte-Saint-Luc
Foyer de groupe Wolseley	413, rue Wolseley	Montréal-Ouest
Pavillon Camille-Lefebvre (CHSLD)	637, 13e Avenue	Montréal (Lachine)
Hôpital de Lachine – Soins généraux et spécialisés	650, 16e Avenue	Montréal (Lachine)

Source : RQRA, 2023.

Par ailleurs, on compte 28 centres de la petite enfance (CPE) et garderies répartis dans toute la zone d'étude (voir le tableau 4-19).

De plus, 19 établissements d'enseignement se trouvent dans la zone d'étude, soit 8 à Côte-Saint-Luc, 2 à Montréal-Ouest et 9 à Montréal, dont 4 dans l'arrondissement de Saint-Laurent, 3 dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et 2 dans l'arrondissement de Lachine (MEES, 2020a) (voir le tableau 4-20).

Des lieux de culte et des édifices municipaux (hôtel de ville et bibliothèque de Côte-Saint-Luc, bureau du Service de police de la ville de Montréal [SPVM], caserne de pompiers 78, etc.) sont aussi présents dans la zone d'étude. Le Centre de transport Saint-Laurent de la Société de transport de Montréal (STM) est situé à l'angle de la rue Cousens et du boulevard Thimens. Son agrandissement a d'ailleurs été achevé en 2022 afin de pouvoir accueillir de nouveaux autobus hybrides.

L'écocentre Saint-Laurent de la ville de Montréal se situe à l'extrémité nord-est de la zone d'étude, rue Sartelon. On y récupère, entre autres, des produits nocifs pour la santé ou l'environnement, des débris de travaux de construction, du métal, tous les plastiques nº 6 (polystyrène), de vieux appareils électroniques, de vieux vêtements et différents objets pouvant avoir une seconde vie (Ville de Montréal, 2023e).

Toujours dans l'arrondissement de Saint-Laurent, le centre Henri-Bourassa d'Hydro-Québec compte de vastes immeubles de bureaux à l'est du poste de Saraguay. Ce complexe inclut la garderie Les mini-watts.

Tableau 4-19 : Centr**es de la petite enfance (CPE) et garderies dans la zone d'étude**

Nom	Adresse	Ville (arrondissement)
Garderie Les mini-watts	3205, rue Guénette	Montréal (Saint-Laurent)
Garderie Académie Bois-Franc	4105, chemin du Bois-Franc	Montréal (Saint-Laurent)
Garderie Académie Bois-Franc 2	4115 chemin du Bois-Franc	Montréal (Saint-Laurent)
Garderie Alexis Nihon	4927, rue Lévy	Montréal (Saint-Laurent)
Garderie Les colibris de Bois-Franc	2550, rue des Harfangs	Montréal (Saint-Laurent)
CPE Vol-au-vent I	2707, boulevard Poirier	Montréal (Saint-Laurent)
CPE Vol-au-vent II		
Garderie La Joconde	2700, boulevard Poirier	Montréal (Saint-Laurent)
CPE Les petites cellules	2050, rue Cohen	Montréal (Saint-Laurent)
CPE Shalom	2600, rue Badeaux	Montréal (Saint-Laurent)
Garderie Académie Shalom	223, croissant Harrow	Hampstead
Garderie MTC	28, rue Cleve	Hampstead
CPE Maïmonide Côte-Saint-Luc	1888, rue Bourdon	Côte-Saint-Luc
Garderie Prêt ou pas	7155, chemin de la Côte-Saint-Luc, local 203	Côte-Saint-Luc
CPE Ganeynou – Notre jardin	7950A, chemin Wavell	Côte-Saint-Luc
Garderie Sésame	5555, avenue Westminster, bureau 220	Côte-Saint-Luc
Garderie Sésame 2	5555, avenue Westminster, bureau 202	Côte-Saint-Luc
Garderie Yavné	5836, avenue Westminster	Côte-Saint-Luc
Daycare Montréal	7488, chemin Baily	Côte-Saint-Luc
Garderie L'Île de magie	7334, chemin de la Côte-Saint-Luc	Montréal (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce)
Garderie Académie Pas à pas	464, avenue Westminster Nord	Montréal-Ouest
Garderie de Lachine	953, 14e Avenue	Montréal (Lachine)
CPE Les Petits pierrots	33, avenue du Moulin	Montréal (Lachine)
Garderie Chez Cricri	680, avenue George-V	Montréal (Lachine)
Garderie éducative L'Étoile de Lachine	170, rue Provost	Montréal (Lachine)
Garderie des Globe-Trotteurs	663, 2e Avenue	Montréal (Lachine)
Garderie Le Gardien des Anges	785A, rue Provost	Montréal (Lachine)
Garderie Île Coco	400, rue Victoria	Montréal Lachine

Tableau 4-20 **: Établissements d'enseignement dans la zone d'étude**

Nom	Type	Adresse	Ville (arrondissement)
École Saint-Laurent	Secondaire	2395, boulevard Thimens	Montréal (Saint-Laurent)
Centre de formation professionnelle Léonard-De Vinci	Formation professionnelle	3200, boulevard de la Côte-Vertu	Montréal (Saint-Laurent)
Centre d'éducation des adultes Outremont – CFP Léonard-De Vinci, édifice Côte-Vertu	Adultes		
École Vanguard	Primaire et secondaire	5935, chemin de la Côte-de-Liesse	Montréal (Saint-Laurent)
JPPS-Bialik (écoles Juives Populaires, Peretz et Bialik)	Préscolaire, primaire et secondaire	6500, chemin Kildare	Côte-Saint-Luc
Académie hébraïque	Préscolaire et primaire	5700, avenue Kellert	Côte-Saint-Luc
École Maïmonide, Campus Parkhaven	Préscolaire, primaire et secondaire	5615, avenue Parkhaven	Côte-Saint-Luc
École Merton	Préscolaire et primaire	5554, avenue Robinson	Côte-Saint-Luc
École de la Mosaïque	Préscolaire et primaire	5621, avenue McMurray	Côte-Saint-Luc
Centre d'éducation des adultes Outremont – De la Mosaïque, édifice Mc Murray	Adultes		
Académie Yéshiva Yavné	Préscolaire, primaire et secondaire	7946, chemin Wavell	Côte-Saint-Luc
Centre Mountainview	Secondaire	7450, chemin de la Côte-Saint-Luc	Côte-Saint-Luc
École Les Enfants du Monde	Préscolaire et primaire	5350, avenue Rosedale	Montréal (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce)
École À pas de géant [a]	Préscolaire, primaire et secondaire	5460, rue Connaught	Montréal (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce)
Écoles musulmanes de Montréal, Campus primaire	Préscolaire et primaire	7445, avenue Chester	Montréal (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce)
École Edinburgh	Préscolaire et primaire	500, avenue Hudson	Montréal-Ouest
École Elizabeth Ballantyne	Préscolaire et primaire	314, avenue Northview	Montréal-Ouest
École Paul-Jarry	Préscolaire et primaire	676, 11e Avenue	Montréal (Lachine)
École Victor-Thérien (édifice Lachine)[b]	Préscolaire et primaire	800, rue Sherbrooke	Montréal (Lachine)
École Très-Saint-Sacrement (édifice du Savoir)	Préscolaire et primaire 1er cycle	380, rue Provost	Montréal (Lachine)
École Très-Saint-Sacrement (édifice de l'Avenir)	Primaire 2e et 3e cycle	704, 5e Avenue	

a. Sera déménagée. Nouvelle construction entre le début 2021 et la fin 2023 à l'intérieur du Technopôle d'Angus (Société de développement Angus, s. d.).

b. École temporaire à partir de 2023-2024 dans l'ancien centre communautaire Albert-Gariépy (Nouvelles d'ici, 2023).

Source : MEES, 2020a.

4.4.6.4 Secteurs industriels

L'utilisation industrielle couvre 15 % (2,9 km^2) de la superficie totale de la zone d'étude. La partie nord de celle-ci compte plusieurs secteurs à vocation industrielle. Parmi les entreprises répertoriées, mentionnons l'usine de fabrication de matériaux électroniques CMC Électronique, au nord de l'autoroute 40. Dans la partie centrale de la zone d'étude, les entreprises industrielles sont situées à l'est de l'autoport de Montréal du CN. Dans la partie sud, les entreprises industrielles se trouvent dans l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal. Certaines d'entre elles occupent une superficie importante, notamment Cintube ltée, CAD Industries Ferroviaires et Complexe Allis-Chalmers Bullock Ltd.

4.4.7 Loisirs et tourisme

Terrain du Club de golf Meadowbrook

À la limite est de l'arrondissement de Lachine, le terrain du Club de golf Meadowbrook comprend un parcours de 18 trous, un vert d'exercices, une pelouse d'exercices, une boutique et un restaurant.

Lors de la mise à jour de son SAD, la Ville de Montréal a statué que les 57 ha du terrain de golf pourraient éventuellement être voués à l'aménagement d'un parc ou d'un espace à vocation récréative (Ville de Montréal, 2015a). Ce statut appuie la vision du groupe Les Amis du parc Meadowbrook, qui a commandé en 2013 une étude proposant un plan directeur d'un parc-nature urbain et patrimonial (Catalyse Urbaine, 2013). La section 4.4.9 donne plus de détails sur ce projet.

Parcs et espaces verts

Hormis le terrain du Club de golf Meadowbrook, 51 parcs et 17 espaces verts répertoriés par l'agglomération de Montréal dans son SAD se trouvent dans la zone d'étude (Ville de Montréal, 2015a). Le terrain de golf, les parcs et espaces verts, de diverses natures et de dimensions très variables, couvrent environ 6,0 % (1,2 km^2) de la superficie de la zone d'étude. La majorité des parcs et espaces verts se situent sur les territoires des arrondissements de Saint-Laurent et de Lachine de la ville de Montréal et sur le territoire de la ville de Côte-Saint-Luc. Les sections suivantes présentent une description générale des principaux parcs de la zone d'étude de même que des jardins communautaires et autres espaces verts vacants.

Situé dans l'arrondissement de Saint-Laurent, à l'angle des boulevards Poirier et Cavendish, le parc Marcel-Laurin occupe une superficie totale de 37,4 ha. Ce parc compte diverses installations : chalet, terrains de baseball, de tennis et de soccer, piste d'athlétisme, etc. Dans cet espace s'insère le boisé du parc ainsi que le bassin de la Brunante. En plus de ses 2 km de sentiers pédestres, le boisé offre diverses activités d'observation de la faune et de la flore.

Il est à noter que le boisé du parc Marcel-Laurin est le premier site naturel municipal inscrit à ce jour au Répertoire des milieux naturels protégés de l'agglomération de Montréal (voir la section 4.3.4). Il est aussi au cœur du concept de création du corridor de biodiversité de Saint-Laurent. Ce projet est présenté plus en détail à la section 4.4.9.

Parc du Canal-de-Lachine

Parcourant les arrondissements de LaSalle, de Lachine, du Sud-Ouest et de Ville-Marie de la ville de Montréal, le parc du Canal-de-Lachine, incluant le canal lui-même, a une longueur totale de 14 km, dont environ 1,2 km longe l'extrémité sud de la zone d'étude. L'aménagement du canal a permis de relier le lac Saint-Louis au secteur du Vieux-Port de Montréal. Outre les randonnées pédestres (estivale et hivernale), des activités nautiques, telles que le kayak et la navigation, y sont prisées. S'ajoute à ces offres une foule d'attraits touristiques et de loisirs. Ce lieu historique national propose la tenue d'événements tels que l'initiation au plein air, des régates et le demi-marathon Bonneville (Aviron Lachine Rowing, s. d. ; Demi-marathon Bonneville de Lachine, 2020). Une piste cyclable a été aménagée sur la rive sud du canal de Lachine, à l'extérieur de la zone d'étude.

Parc LaSalle

Le parc LaSalle, d'une superficie de 21,7 ha, se situe dans l'arrondissement de Lachine, entre les rues Victoria et Saint-Antoine, de part et d'autre de la 10e Avenue. Il s'agit du plus grand parc de l'arrondissement. Il compte plusieurs installations, dont 12 terrains de tennis, deux piscines et quatre terrains de baseball. De plus, des sentiers pédestres sous un couvert boisé ainsi que plusieurs aires de détente y ont été aménagés.

Jardins communautaires

Les cinq jardins communautaires répertoriés dans la zone d'étude sont situés dans les arrondissements de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Lachine de la ville de Montréal ainsi que dans la ville de Côte-Saint-Luc. Ils sont souvent situés au sein d'un parc. Le parc Alexis-Nihon accueille un jardin communautaire, à Saint-Laurent. Le jardin communautaire de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce s'intègre dans le périmètre du parc Gilbert-Layton. La ville de Côte-Saint-Luc met en valeur un espace vert à l'intersection du chemin Kildare et de l'avenue Kellert afin d'y aménager le jardin communautaire des aînés. L'un des deux jardins communautaires de l'arrondissement de Lachine fait partie du parc Wilfrid-Vincent. L'autre se situe rue Sherbrooke, à l'est de la 5e Avenue.

Autres espaces verts vacants

Des espaces boisés dans la zone d'étude sont désignés terrains vacants (voir la carte A). Certains sont réservés aux loisirs informels ou sont inclus dans des territoires ciblés par des projets décrits à la section 4.4.9. D'autres, qu'ils soient boisés ou non, sont des terrains voués au développement urbain, selon les informations obtenues dans le cadre des rencontres tenues en 2023 avec les municipalités ou les arrondissements. Enfin, certains autres sont en friche ou couverts de gazon.

4.4.8 Infrastructures

4.4.8.1 Réseau de transport d'énergie électrique

Le réseau de transport d'énergie électrique dans la zone d'étude comprend quatre postes de transformation et une liaison aérosouterraine, qui appartiennent à Hydro-Québec :

- le poste de Saraguay (315-120-12 kV), dans l'arrondissement de Saint-Laurent, à l'extrémité nord de la zone d'étude, plus précisément le long du boulevard Thimens ;
- le poste Laurent (120-25-12 kV), dans l'arrondissement de Saint-Laurent, au nord de l'autoroute 520 ;
- la liaison aérosouterraine Royalmount, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, au nord des voies ferrées du CPKC ;
- le poste de Hampstead (120-25-12 kV), à Côte-Saint-Luc, au sud du chemin Heywood, entre l'avenue Sabin et le boulevard Cavendish ;
- le poste Rockfield (120-12 kV), dans l'arrondissement de Lachine, à l'angle du boulevard Saint-Joseph et de la voie ferrée du CN.

La zone d'étude comprend plusieurs lignes de transport d'énergie. Le réseau à 315 kV s'insère dans la zone d'étude à sa limite nord, par le chevauchement des lignes biternes situées entre le poste de Saraguay et les postes des Sources (circuits 3046(D1) et 3047(D1)) et de Duvernay (circuits 3046, 3047, 3048 et 3099), tous deux hors de la zone d'étude.

D'une longueur d'environ 13 km, l'axe Saraguay-Rockfield est formé des lignes à 120 kV suivantes :

- deux lignes biternes contiguës (circuits 1230, 1233, 1246 et 1248) entre les postes de Saraguay et Laurent ;
- une ligne biterne (circuits 1204 et 1233) entre les postes Laurent et de Hampstead ;
- une ligne biterne (circuits 1176 et 1241) entre les postes de Hampstead et Rockfield et vers le poste de l'Aqueduc, hors de la zone d'étude.

De plus, trois lignes monoternes souterraines à 120 kV sortent du poste Laurent (circuits 1230 et 1247) et de la liaison aérosouterraine Royalmount (circuit 1233[10]) et cheminent en direction est, vers le poste de Mont-Royal, lui-même à l'extérieur de la zone d'étude.

Le réseau à 120 kV dans la zone d'étude est complété par les lignes qui en sortent depuis le poste de Saraguay, au nord, et le poste Rockfield, au sud.

4.4.8.2 Réseau de transport de gaz naturel

La zone d'étude est desservie par le réseau souterrain de distribution de gaz naturel d'Énergir. Cette infrastructure approvisionne principalement les secteurs industriels ainsi que les secteurs commerciaux et de services professionnels des arrondissements de Saint-Laurent et de Lachine de la ville de Montréal.

4.4.8.3 Réseau routier, réseau ferroviaire et aéroport

Réseau routier

L'autoroute 40, également nommée l'autoroute Félix-Leclerc, croise la zone d'étude à l'intérieur du territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent de la ville de Montréal. D'une longueur totale de 345 km, cette autoroute constitue une section de la route Transcanadienne. Elle débute à la frontière Québec-Ontario, à Pointe-Fortune, et se termine à Boischatel, à l'est de Québec. Elle relie les deux principales agglomérations urbaines de la province, Montréal et Québec, par la rive nord du fleuve Saint-Laurent. L'autoroute dessert les régions de la Montérégie, de Montréal, de Lanaudière, de la Mauricie et de la Capitale-Nationale. À l'intersection avec le boulevard Cavendish, le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur l'autoroute était estimé à 95 000 véhicules en 2022 (MTMD, 2023a).

Aussi appelée autoroute de la Côte-de-Liesse, l'autoroute 520 traverse la zone d'étude au sud du poste Saint-Laurent dans l'arrondissement du même nom, pour rejoindre l'autoroute 40. Elle dessert la région métropolitaine de Montréal. D'une longueur de 7,8 km, elle traverse plus précisément la ville de Dorval ainsi que les arrondissements de Lachine et de Saint-Laurent pour se terminer dans la ville de Mont-Royal. L'autoroute donne accès à l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal. Elle relie, de manière indirecte, les autoroutes 20 et 40. À l'intersection avec l'autoroute 13, à environ 2 km à l'ouest de la zone d'étude, le DJMA sur l'autoroute 520 était évalué à 37 000 véhicules en 2022 (MTMD, 2023a).

Le réseau routier de la zone d'étude comprend aussi la route 138. À partir de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, cette route permet d'accéder à l'île de Montréal par le pont Honoré-Mercier. À l'intersection avec l'autoroute 20 (échangeur Saint-Pierre), elle

10. Cette ligne en partie aérienne et souterraine deviendra entièrement souterraine à court terme.

bifurque vers l'est, se superposant brièvement à l'autoroute 20. Le DJMA sur la route 138, au sud de l'échangeur Saint-Pierre, était évalué à 50 000 véhicules en 2022 (MTMD, 2023a).

L'autoroute 20 traverse la zone d'étude dans l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal. Ce lien routier, d'une longueur totale de 586 km, est l'axe principal du corridor Québec-Windsor dans sa section québécoise. Il chemine de la frontière Québec-Ontario jusqu'à Mont-Joli. L'autoroute interurbaine québécoise relie les villes de Montréal et de Québec via la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Elle dessert les régions de la Montérégie, de Montréal, du Centre-du-Québec, de Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent. Entre la frontière avec l'Ontario et la ville de Montréal, elle est également désignée comme l'autoroute du Souvenir. À l'est de l'échangeur Saint-Pierre, le DJMA sur l'autoroute était évalué à 88 000 véhicules en 2022 (MTMD, 2023a).

Réseau ferroviaire

Les infrastructures ferroviaires réservées au transport de marchandises sont très présentes dans la zone d'étude. La plupart des voies ferrées appartiennent au CPKC et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, désignée également Canadien National (CN) (MTMD, 2020). La voie ferrée qui longe l'extrémité nord de la zone d'étude est la propriété du Réseau de transport métropolitain (RTM) et est réservée au transport en commun.

La partie centrale de la zone d'étude chevauche deux gares de triage contiguës : la gare de triage de Côte-Saint-Luc du CPKC, principalement à Côte-Saint-Luc et dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, inclut le vaste autoport de Montréal. La gare de triage Taschereau du CN est majoritairement dans l'arrondissement de Lachine. La gare Josy du CN, dans Mont-Royal, est consacrée au transport des marchandises. Il est à noter que les trains de banlieue du RTM empruntent certaines voies ferrées du CPKC (voir la section 4.4.8.4).

Aéroport

L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, aussi nommé Montréal-Trudeau, est situé à proximité de la zone d'étude, plus précisément à l'ouest de l'autoroute 13. En 2022, 178 832 vols ont eu comme destination cet aéroport ou en décollaient (Aéroports de Montréal, 2023).

La zone d'étude touche la surface d'approche et la surface de transition de quatre pistes d'atterrissage ainsi que la surface extérieure de l'aéroport[11].

11. Une surface extérieure doit être définie lorsqu'il est nécessaire de protéger les aéronefs effectuant une procédure d'approche indirecte ou évoluant au voisinage d'un aéroport. Elle fixe la hauteur au-dessus de laquelle il peut être nécessaire de prendre une ou plusieurs des mesures suivantes : restreindre l'édification de nouvelles structures qui pourraient constituer un obstacle ; ou déplacer ou baliser les obstacles pour assurer un niveau de sécurité et de régularité satisfaisant aux aéronefs évoluant à vue au voisinage de l'aéroport et avant d'entamer leur phase d'approche finale (Transports Canada, 2013-2014).

4.4.8.4 Transport en commun

Trains de banlieue

Les trains de banlieue du Réseau de transport métropolitain (RTM) empruntent certaines sections de voies ferrées du CPKC (Exo, 2019). Trois lignes du réseau de trains de banlieue traversent la zone d'étude :

- la ligne Saint-Jérôme (exo[12] nº 2), qui longe la ligne de transport (circuits 1204 et 1233) entre Montréal-Ouest et Côte-Saint-Luc – le trajet s'étend de la gare Lucien-L'Allier à la gare Saint-Jérôme ;
- la ligne Vaudreuil-Hudson (exo nº 1), qui traverse le Club de golf Meadowbrook au sud – le trajet s'étend de la gare Lucien-L'Allier à la gare Hudson ;
- la ligne Candiac (exo nº 4), qui longe la ligne de transport à 120 kV à remplacer (circuits 1204 et 1233), dans l'arrondissement de Lachine – le trajet s'étend de la gare Lucien-L'Allier à la gare Candiac.

Une gare du RTM est présente dans la zone d'étude, soit la gare du Canal. Elle compte 150 places de stationnement et se situe entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph, dans l'arrondissement de Lachine.

Il est à noter que le Réseau express métropolitain (REM) desservira l'arrondissement de Saint-Laurent. Ce système léger sur rail (SLR) électrique empruntera entre autres le corridor de la voie ferrée qui longe l'extrémité nord de la zone d'étude et qui est utilisée par la ligne Deux-Montagnes (exo nº 6) (voir la section 4.4.9). Cette dernière ligne exo est fermée depuis le 1er janvier 2021 (Exo, 2021).

Autobus

Le réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) dessert la zone d'étude. Très étendu, il est constitué de plus de 200 lignes d'autobus, dont plus d'une vingtaine sont en service la nuit. Il offre une option de déplacement sur l'île de Montréal. Il comporte des lignes particulières : circuits réguliers (réseau local), circuits pour personnes âgées (navettes Or), circuits en service pendant la nuit (réseau de nuit), circuits comportant des sections sans arrêt (réseau express) et circuits vers un lieu touristique, un événement (réseau de navettes) ou vers l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal (ligne 747). Les autobus empruntent la plupart des grands axes routiers.

12. Exo est la marque de commerce du Réseau de transport métropolitain.

Autopartage

Le service d'autopartage Communauto possède six stations dans la zone d'étude. La première se situe dans l'arrondissement de Saint-Laurent, près de l'intersection du chemin de la Côte-Vertu et de la rue Hocquart. Trois autres stations se trouvent dans la ville de Côte-Saint-Luc, plus précisément dans les stationnements de l'hôtel de ville et du centre commercial Côte-Saint-Luc et dans le stationnement situé près du parc David I. Earle. Les deux autres stations se situent dans l'arrondissement de Lachine, soit à l'intérieur de l'aire de stationnement du parc Curé-Provost, au coin de la rue Provost et de la 2e Avenue, et dans le stationnement du parc Francis-Daoust (Communauto, 2023).

4.4.8.5 Réseau cyclable

La zone d'étude est desservie par un réseau cyclable, qui offre des accès à certains attraits touristiques ou lieux de loisirs de même que des options de déplacement dans la zone d'étude. Il compte quelques pistes cyclables en site propre et plusieurs voies cyclables (Ville de Montréal, s. d.-b).

La Route verte passe tout juste à l'extérieur de la zone d'étude, au sud-ouest, mais elle est décrite en raison de son achalandage vers des lieux valorisés de la zone d'étude et du fait qu'elle compte un grand nombre d'observateurs vers la zone d'étude. Il en est de même de la piste cyclable régionale au sud du canal de Lachine.

Pistes cyclables

La Route verte nº 5, d'une longueur d'environ 355 km, circule entre Rivière-Beaudette (à la limite de l'Ontario) et la réserve nationale de faune du Cap-Tourmente, à Saint-Joachim (La Route verte, 2023). Un tronçon de la Route verte, correspondant à la piste cyclable des Berges, se trouve au sud-ouest de la zone d'étude, à l'extérieur. Cette piste, d'une vingtaine de kilomètres, borde de manière continue le fleuve Saint-Laurent, traversant les arrondissements de Verdun, de LaSalle et de Lachine de la ville de Montréal. Reconnue pour ses panoramas naturels, tels que le lac Saint-Louis et les rapides de Lachine, elle offre aussi un accès à de nombreux attraits patrimoniaux, tels que le moulin à vent Fleming et le site archéologique de l'Église-des-Saints-Anges-de-Lachine (Plein air à la carte, 2023).

Une piste cyclable régionale a été aménagée dans le parc du Canal-de-Lachine, au sud du canal. Elle est empruntée pour diverses randonnées (estivale et hivernale). Elle relie le Vieux-Port et le lac Saint-Louis, à Lachine, et est ponctuée d'espaces verts et de bâtiments centenaires. Des aires de détente et des tables de pique-nique sont réparties le long du canal.

Des pistes cyclables locales ont aussi été répertoriées dans la zone d'étude (Vélo Québec, 2022). Elles cheminent, entre autres, le long des boulevards Thimens et Cavendish, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, à Côte-Saint-Luc et le long de la rue Victoria, dans l'arrondissement de Lachine.

Également, le projet Réseau express vélo (REV) de la Ville de Montréal, dont la phase 2 est en cours, comportera des segments à l'intérieur de la zone d'étude. Annoncé en mai 2019, ce projet se résume par la création de 184 km de voies cyclables réparties sur 17 axes accessibles en toutes saisons. Cela permettra d'offrir de nouvelles options de mobilité active et de sécuriser le réseau pour les usagers de la route. Il fait partie du plan Vision vélo, une planification élaborée pour l'aménagement d'un réseau cyclable sécuritaire et efficace sur l'ensemble de l'île de Montréal. La phase 2, qui sera concrétisée d'ici 2027, prévoit, dans la zone d'étude, la création de deux nouveaux axes liés au boulevard Henri-Bourassa et au chemin de la Côte-de-Liesse. Un projet inter-arrondissements concernant la sécurisation de l'intersection de l'avenue Saint-Pierre et de la rue Notre-Dame est également au programme dans la zone d'étude, tandis que le projet d'aménagement de la branche Deux-Montagnes, qui fera partie de la véloroute qui longera l'axe du REM de l'Ouest, suit la limite nord de la zone d'étude (Projet Montréal, 2022).

Voies cyclables

La zone d'étude compte près de 29 km de voies cyclables. Dans la partie nord, les voies cyclables reliées aux pistes cyclables permettent d'accéder aux réseaux cyclables qui longent la rivière des Prairies. Dans la partie sud, quelques voies cyclables ont été aménagées. Elles donnent accès de façon sécuritaire à la piste cyclable régionale du parc du Canal-de-Lachine, hors de la zone d'étude. Dans la partie centrale de la zone d'étude, le réseau cyclable permet de se déplacer sur le territoire de Côte-Saint-Luc seulement.

Réseau de stations BIXI

Depuis le printemps 2009, la Ville de Montréal a mis en place le réseau de vélos en libre-service BIXI sur l'ensemble de son territoire. Ce réseau permet de prendre possession d'un vélo à une station pour ses déplacements et de le déposer à une autre station du réseau. Quatre de ces stations sont situées dans la zone d'étude : deux dans le parc Marcel-Laurin ou à proximité, une dans l'arrondissement de Saint-Laurent et une autre dans le parc Kirkland, dans l'arrondissement de Lachine (BIXI, 2023). Il est à noter que certaines stations BIXI peuvent être déplacées en raison de travaux et pour améliorer la desserte.

4.4.8.6 Télécommunications

Plusieurs infrastructures de télécommunications sont répertoriées dans la zone d'étude. Elles sont énumérées ci-dessous par arrondissement et ville.

Dans l'arrondissement de Saint-Laurent :
- près de la rue Thimens, à l'ouest du poste de Saraguay (Telus) ;
- rue Sartelon, dans le stationnement du bâtiment de la Société d'assurance automobile du Québec (Rogers) ;
- à l'angle du boulevard Henri-Bourassa Ouest et de la rue Guénette, sur un bâtiment abritant des locaux de la Société de l'assurance automobile du Québec et d'Hydro-Québec (Hydro-Québec) ;
- sur un terrain à l'angle des boulevards Henri-Bourassa Ouest et Thimens (Bell, Telus) ;
- à proximité du boulevard Thimens et de la rue Cousens (Bell) ;
- à l'intersection du chemin du Bois-Franc et du boulevard Pitfield, sur un bâtiment de l'entreprise Produits Phoenicia (radio – CHOU, CHOU-AX) ;
- à l'angle du boulevard Thimens et de la rue Dobrin (Rogers, Vidéotron) ;
- rue Levy (Rogers) ;
- à l'angle des rues Émile-Bélanger et Raymond-Lasnier (Rogers) ;
- à l'angle des boulevards Thimens et Poirier (Bell) ;
- à l'angle des boulevards Cavendish et Poirier, sur le terrain du centre de distribution des Fermes Lufa (Rogers) ;
- sur un bâtiment du centre commercial Place Vertu (Rogers, Vidéotron et TERAGO) ;
- à l'angle des boulevards de la Côte-vertu et Cavendish (Bell) ;
- à l'angle de l'autoroute de la Côte-de-Liesse et de la rue Migneron (Rogers) ;
- à la limite nord de l'autoport de Montréal du CN (Telus et Bell) ;

Dans la ville de Mont-Royal :
- à l'extrémité ouest de la rue Ferrier, sur un bâtiment abritant les locaux de Radio Gospel 1650 AM ainsi que ceux de la compagnie Cesium Telecom (radio – CKZW) ;
- à l'extrémité ouest de la rue Paré (Bell).

Dans la ville de Côte-Saint-Luc :
- sur un bâtiment à l'angle du chemin Kildare et du boulevard Cavendish (Rogers, Vidéotron) ;
- à l'intersection des chemins Kingsley et Baily (Rogers, Telus, Vidéotron).

Dans l'arrondissement de Côte-des Neiges–Notre-Dame-de-Grâce :
- au nord-est de la gare de triage du CPKC (Telus) ;
- sur un bâtiment à l'angle de l'avenue Rosendale et du chemin de la Côte-Saint-Luc (Bell).

Dans l'arrondissement de Lachine :

- à proximité de la rue Norman, sur un terrain attenant à celui de l'entreprise KT Group (radio – CJLO) ;
- à proximité de la rue Norman, du côté sud de la voie ferrée, sur le terrain occupé par l'entreprise Pride Container Services (Rogers, Telus) ;
- sur le site de l'hôpital de Lachine (Bell) ;
- à l'angle de la rue Provost et de la 8e Avenue (Rogers, Vidéotron) ;
- à la limite sud-ouest de la zone d'étude, à l'angle de la rue Saint-Louis et de la 6e Avenue (Rogers, Vidéotron) ;
- à la limite sud-est de la zone d'étude, boulevard Saint-Joseph (Rogers, Vidéotron).

La zone d'étude touche par ailleurs une aire d'analyse d'interférence d'ondes radio AM émises à partir de l'antenne de la station de radio CHOU située dans l'arrondissement de Saint-Laurent, à la limite ouest de la zone d'étude. Cette station à 1 450 kHz retransmet à 104,5 MHz.

4.4.8.7 Infrastructures municipales

L'île de Montréal est desservie en eau potable, par un réseau souterrain, à partir de six usines de filtration totalisant une capacité de production de 2 942 000 m^3 d'eau par jour. Deux d'entre elles alimentent en eau potable l'ensemble des arrondissements et des municipalités de la zone d'étude. Il s'agit des usines Atwater et Charles-J.-Des Baillets, toutes deux en dehors de la zone d'étude. Elles tirent l'eau du fleuve Saint-Laurent et ont un débit nominal (capacité) respectif de 1 258 000 m^3 et de 1 278 500 m^3 d'eau potable par jour (Ville de Montréal, 2023f et g). Un réservoir d'eau se situe rue Poirier, dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Les eaux usées sont évacuées par un réseau de conduites et de collecteurs d'égout vers la station d'épuration Jean-R.-Marcotte, située sur la pointe est de l'île de Montréal, dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies. Cette station traite toutes les eaux usées sanitaires de l'île ainsi que les eaux de pluie des réseaux unitaires.

La zone d'étude compte cinq dépôts à neige situés le long de ces artères :

- rue Thimens, dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro ;
- boulevard Thimens (au sud du boulevard Poirier), dans l'arrondissement de Saint-Laurent ;
- avenue Marc-Chagall, à Côte-Saint-Luc ;
- avenue Bedbrook, à Montréal-Ouest ;
- rue Victoria, dans l'arrondissement de Lachine.

Les neiges collectées sont déposées dans un site d'entassement en surface ou versées dans une chute à l'égout.

4.4.9 Projets d'aménagement ou de développement

La création d'un grand corridor vert s'inscrit dans le projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield et même au-delà. De fait, le corridor reliera à terme le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon grâce à la collaboration des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, de Lachine et de LaSalle de même que des villes de Côte-Saint-Luc et de Montréal-Ouest. Le projet vise à favoriser des initiatives de verdissement et de transport actif dans l'emprise de la ligne de transport d'électricité entre les postes de Saraguay et Rockfield (Hydro-Québec, 2020a). Il inclut le corridor de biodiversité de Saint-Laurent et le corridor écologique Darlington projetés, qui sont décrits ci-après.

Arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Le Réseau express métropolitain (REM), dont la construction a commencé en avril 2018, desservira l'arrondissement de Saint-Laurent (projet nº 1 sur la carte A). Ce système léger sur rail (SLR) électrique sillonnera un réseau de 67 km reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'ouest de l'île de Montréal, la banlieue nord et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Son parc comptera 240 voitures qui suivront des parcours en surface, souterrains et aériens. Le REM empruntera le corridor de la voie ferrée du Réseau de transport métropolitain (RTM) à la limite nord de la zone d'étude. Il devrait comporter un total de 26 stations. Aucune nouvelle gare n'est prévue dans la zone d'étude. Toutefois, selon les représentants de l'arrondissement de Saint-Laurent[13], des travaux d'installation sont projetés à court terme aux abords des limites de la zone d'étude, à proximité du poste de Saraguay à 315 kV afin de rehausser l'une des deux voies ferrées. Ces travaux sont requis en raison de la proximité, à l'ouest de l'autoroute 13, de la division du parcours du REM en deux branches, soit la branche Aéroport Montréal-Trudeau/Sainte-Anne-de-Bellevue et la branche Deux-Montagnes.

L'éventuel projet de raccordement du boulevard Thimens (projet nº 2 sur la carte A), dont l'échéancier reste à déterminer, devrait se réaliser immédiatement au nord du poste de Saraguay à 315 kV. Ce projet, qui vise à relier l'axe principal du boulevard – lequel structure le secteur industriel – au court tronçon de la rue Thimens passant sous l'autoroute 13, constitue une mesure de compensation en lien avec la réorganisation du transport en commun. La rue Thimens pourrait éventuellement être prolongée vers la rue Kieran, ce qui demanderait de traverser la ligne du REM. Le parachèvement complet du boulevard Thimens est donc tributaire en bonne partie de l'avancement des travaux du REM (Ville de Montréal et Arrondissement de Saint-Laurent, 2019b).

13. Selon la rencontre de mise à jour des projets qui a eu lieu entre WSP et la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent, 19 mai 2023.

Parallèlement au développement du corridor de biodiversité, la Ville de Montréal compte mettre en valeur le ruisseau Brook (projet nº 3 sur la carte A), qui avoisine le poste de Saraguay à 315 kV, dans le cadre du plan concept de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand (Ville de Montréal, 2014 et 2015b).

Initialement prévue en juillet 2022, la mise en service du Centre de traitement des matières organiques (CTMO), sur le site du 9091-9191, boulevard Henri-Bourassa Ouest, près du poste de Saraguay à 315 kV, aura lieu à l'été 2024 (projet nº 4 sur la carte A). Ce bâtiment sera construit selon les principes du développement durable dans l'objectif de respecter la certification LEED de niveau Or (La Presse, 2023a).

L'arrondissement de Saint-Laurent entend créer sur son territoire un corridor de biodiversité qui couvrira à terme 450 ha dans des secteurs industriels, commerciaux et résidentiels (projet nº 5 sur la carte A). Ce corridor s'étendra de l'intersection du boulevard Cavendish et de la voie de desserte de l'autoroute 40 jusqu'aux parcs-nature du Bois-de-Saraguay et du Bois-de-Liesse, au nord de la zone d'étude. Il intégrera le parc Marcel-Laurin et reliera les milieux naturels aux autres espaces verts existants de l'arrondissement. Il vise à favoriser le mouvement de la faune et la dispersion de la flore tout en augmentant leur diversité. De plus, il encouragera les déplacements des résidents, qui auront accès à des espaces combinant les bienfaits d'une nature diversifiée aux attraits patrimoniaux, historiques, culturels et artistiques de l'arrondissement. Un plan directeur d'aménagement du corridor de biodiversité de Saint-Laurent fait état de la vision du projet, de ses lignes directrices et des aménagements proposés (Ville de Montréal et Arrondissement de Saint-Laurent, 2019a). Les interventions structurantes portent notamment sur la création de paysages linéaires identitaires dans les terre-pleins ou aux abords des boulevards Cavendish, Poirier et Thimens ainsi que dans l'emprise des lignes de transport d'Hydro-Québec. Le projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent fait également partie des initiatives de « zones nourricières écologiques ». Ces futures zones se réaliseront notamment grâce à l'ajout d'arbres et de végétaux indigènes afin de favoriser l'agriculture urbaine sur le domaine public. Pour l'arrondissement de Saint-Laurent, on prévoit la végétalisation de certaines zones du parc Philippe-Laheurte ainsi que du terre-plein du boulevard Cavendish (Journal Métro, 2022).

Situé au coin sud-est de l'intersection des boulevards Cavendish et Thimens, le projet résidentiel Monarc Condominiums, du promoteur Trantor (projet nº 6 sur la carte A), totalisera 675 logements dans quatre immeubles de 6 à 13 étages. Avec la construction des deux premières tours, le projet est actuellement achevé à 70 %. Le calendrier final demeure inconnu. Selon un représentant de l'arrondissement de Saint-Laurent[14], d'autres projets de consolidation urbaine, plus denses et intégrant une diversité d'usages, sont appelés à se concrétiser à court et à moyen terme le long du boulevard Cavendish dans le centre d'affaires et de commerce.

14. Rencontre d'information entre WSP et la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent, 19 mai 2023.

À la limite de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de la ville de Côte-Saint-Luc, sur les terrains du 7330-80, chemin de la Côte-Saint-Luc, et du 5421-99, rue Robert-Burns (lot 3322043), le promoteur immobilier Cons Properties Inc. prévoit la construction d'un bâtiment mixte (commercial et résidentiel) de 18 étages (projet nº 7 sur la carte A). En vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (RCA02 17017), le projet a été soumis à une consultation publique en mai 2023 (Ville de Montréal et Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, 2023). En juin 2023, l'Arrondissement autorisait le projet.

Le prolongement du boulevard Cavendish (projet nº 8 sur la carte A) est toujours projeté par la Ville de Montréal pour raccorder les deux tronçons existants, situés dans l'arrondissement de Saint-Laurent de la ville de Montréal du côté nord et à Côte-Saint-Luc du côté sud. Des connexions vers l'est avec l'avenue Royalmount (Mont-Royal) et la rue Jean-Talon Ouest (arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) sont aussi prévues. Ce projet permettra de renforcer cet axe routier nord-sud, de désengorger la circulation dans le centre-ouest de Montréal, de dynamiser un vaste secteur économique (voir la section 4.4.3.2.2, PPU du quartier Royalmount), et d'intégrer des aménagements favorables aux transports collectifs et actifs.

Le corridor écologique Darlington (projet nº 9 sur la carte A), projet élaboré par l'Université de Montréal qui vise à rendre le milieu urbain plus perméable en matière d'environnement et de biodiversité, pourra un jour se greffer au quartier Namur-Hippodrome. D'une longueur de 2,5 km, ce corridor reliera l'Université de Montréal à l'ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets. Ce projet sera mis de l'avant en collaboration avec la Ville de Montréal (Université de Montréal, s. d.).

Hydro-Québec prévoit procéder au démantèlement et à la reconfiguration d'un tronçon de 1,5 km de ligne souterraine à 120 kV (circuits 1230 et 1233), entre le poste de Saraguay et la liaison aérosouterraine Royalmount, qui traverse les territoires de l'arrondissement de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grace et la ville de Mont-Royal. Les travaux sont prévus en 2025 et en 2026 (projet nº 10 sur la carte A).

La réalisation des projets de démantèlement de lignes aériennes de transport d'électricité à 120 kV (circuits 1230, 1233, 1204, 1176 et 1241), de démantèlement du poste de Hampstead et de construction du poste Rockfield à 315 kV est aussi prévue par Hydro-Québec à partir de 2027 (projet nº 11 sur la carte A).

Le quartier Namur-Hippodrome (projet nº 12 sur la carte A), prévu dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, se situera à l'est de la voie ferrée du CPKC et occupera une petite partie de la zone d'étude (Ville de Montréal, 2019b). Ce projet vise essentiellement à créer un milieu de vie carboneutre axé sur le transport actif et collectif, avec la présence de grands espaces verts. On y projette la construction de 12 500 logements. Les autres principes de mise en valeur proposés font état d'un

quartier dont l'identité sera réinventée, à faible empreinte écologique et à mobilité active et collective, doté d'un réseau d'espaces verts et publics intégrés – lequel occupera la partie du projet située dans la zone d'étude. À l'automne 2019, la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour sonder la population sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier. Cette consultation était une occasion d'échanger sur les différents enjeux et de nourrir la réflexion collective. Dans son rapport de consultation, l'OCPM formule 41 recommandations, dont celle de mieux évaluer les sources de pollution dans le quartier, comme le bruit et les gaz à effet de serre, et de définir les cibles à atteindre pour les atténuer (OCPM, 2020).

Ville de Côte-Saint-Luc et arrondissement de Lachine

Le développement de projets d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC) à usage mixte est envisagé par la Ville de Côte-Saint-Luc sur trois sites commerciaux vétustes. Deux de ces sites sont situés dans la zone d'étude, soit le quartier Cavendish (projet nº 13 sur la carte A) et le centre commercial Côte-Saint-Luc (projet nº 14 sur la carte A). Chacun des promoteurs de ces sites s'est engagé dans une démarche de développement durable axée sur le transport collectif (Ville de Côte-Saint-Luc, 2020).

Cette vision de requalification des espaces commerciaux est un élément clé de la démarche de révision du plan d'urbanisme et du règlement de zonage de la Ville de Côte-Saint-Luc. Le guide du processus de révision du plan d'urbanisme, intitulé *Un Pont vers 2040 – Imaginer ensemble l'avenir de Côte-Saint-Luc*, dresse les grandes lignes de ces projets. Le site du quartier Cavendish vise à créer un projet à usage mixte offrant des espaces commerciaux, des commerces de détail et des unités résidentielles. Il comprendrait également une plateforme de correspondance pour les transports collectifs (Ville de Côte-Saint-Luc, 2022). Le projet de réaménagement du centre commercial Côte-Saint-Luc vise aussi un usage mixte en offrant des services et des commerces de détail et une variété de types de logements. On envisage également l'intégration d'un réseau multimodal à l'intérieur du site afin d'offrir différentes options de transport actif.

Le secteur Meadowbrook, qui chevauche les territoires de Côte-Saint-Luc et de l'arrondissement de Lachine, est ciblé pour la création d'un parc-nature urbain et patrimonial (Catalyse Urbaine, 2013 ; Les Amis du parc Meadowbrook, 2023) (projet nº 15 sur la carte A). Actuellement occupé par le Club de golf Meadowbrook, ce site, d'une superficie de 57 ha, est enclavé par plusieurs emprises ferroviaires. Un plan directeur a été conçu en 2013 à l'instigation de plusieurs groupes et organisations concernant la requalification de ce site[15]. Le parc proposé mettrait l'accent sur la contemplation de la nature, sur des loisirs légers et sur la protection du patrimoine naturel. Il est à noter que la dernière partie de la rivière Saint-Pierre qui traverse le

15. Ce plan directeur fait suite à une charrette de design organisée en 2012 à l'instigation de plusieurs groupes et organisations, dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Les Amis du parc Meadowbrook et Catalyse Urbaine.

terrain de golf du Club Meadowbrook a été canalisée en 2022 (Les Amis du parc Meadowbrook, 2023). La mission des Amis du parc Meadowbrook est d'y empêcher tout développement immobilier. Il est recommandé dans le plan directeur de créer de nouvelles connexions (pistes cyclables et sentiers piétonniers) avec les secteurs adjacents et d'encourager la biodiversité grâce aux milieux humides et à des stratégies de plantation. L'extrémité sud du secteur Meadowbrook est adjacente à l'emprise d'une ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241).

L'échangeur Saint-Pierre (projet nº 16 sur la carte A) constitue le lien routier entre l'autoroute 20 et la route 138, dans la région de Montréal. Il s'agit d'un échangeur stratégique reliant le centre-ville de Montréal, l'aéroport international Montréal-Trudeau, l'ouest de l'île de Montréal et la Rive-Sud. À proximité de l'échangeur, environ 81 000 véhicules, dont 8 % de camions, circulent chaque jour sur l'autoroute 20 et 78 000 sur la route 138. Construit il y a plus de 55 ans, l'échangeur fait l'objet d'importants travaux de maintenance. Même si ceux-ci permettront d'en prolonger de plusieurs années la durée de vie, il devra être reconstruit pour que ce lien stratégique soit préservé. Le projet de reconstruction est présentement à l'étape de démarrage, et l'étude des solutions est en cours. Différents concepts préliminaires de reconstruction sont analysés. Ce projet majeur étant à ses débuts, plusieurs étapes devront être franchies avant sa réalisation. À l'été 2022, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a tenu une consultation publique auprès de la population. La démarche avait pour objectif de recueillir les besoins et préoccupations de la population en ce qui a trait au projet de reconstruction de l'échangeur (MTMD, 2022).

Le plan particulier d'urbanisme (PPU) du projet d'écoquartier Lachine-Est, décrit ci-après, inclut un « lien structurant » qui prendrait la forme d'un tramway circulant sur l'avenue Victoria (La Presse, 2023b) (projet nº 17 sur la carte A). On y souligne que le tramway contribuerait au redéveloppement urbain des quartiers desservis, dont l'écoquartier Lachine-Est. Ce projet est également inscrit dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2022-2032, pour un montant de 800 M$ convenu entre la ville de Montréal et le gouvernement du Québec (Ville de Montréal et Arrondissement de Lachine, 2023).

La Ville de Montréal souhaite transformer le quartier Lachine-Est (projet nº 18 sur la carte A) en un écoquartier qui serait un véritable milieu de vie et d'emploi inspirant, résilient et inclusif. Le développement serait axé sur le transport actif et collectif, un réseau d'espaces verts, l'accès à l'eau et la mise en valeur du patrimoine industriel. L'écoquartier Lachine-Est pourrait compter 7 800 logements. Sa transformation complète s'échelonnera sur au moins une vingtaine d'années. Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est a été adopté par le conseil municipal de la Ville de Montréal à sa séance du 12 juin 2023. En plus des logements, l'écoquartier devrait inclure un important pôle civique pourvu d'un parc, d'une école ainsi que d'un centre sportif et communautaire (Ville de Montréal et Arrondissement de Lachine, 2023). Le développement de l'écoquartier est en partie amorcé, puisque quelques immeubles de type copropriété divise, en propriété ou en location, sont actuellement construits.

4.4.10 Patrimoine et archéologie

4.4.10.1 Patrimoine culturel

L'inventaire du patrimoine de la zone d'étude respecte les exigences des *Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement* (MCC, 2017).

La zone d'étude couvre la partie nord du canal de Lachine, désigné « lieu historique national ». Selon le répertoire du patrimoine culturel du Québec, la zone d'étude compte également quelques sites ou immeubles classés, déclarés ou cités. De plus, la Ville de Montréal a répertorié des sites ou immeubles d'intérêt patrimonial.

Par ailleurs, Hydro-Québec a réalisé des évaluations de l'intérêt patrimonial (EIP) des deux postes à 120 kV appelés à être remplacés.

4.4.10.1.1 Lieu historique national du Canal-de-Lachine

Le lieu historique national du Canal-de-Lachine, administré par Parcs Canada depuis 1978, a été désigné « lieu historique national du Canada » en 1929 par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Il est protégé par la *Loi sur les lieux et monuments historiques*. Ce lieu comprend la voie navigable, ses diverses infrastructures, les ouvrages de génie, des axes de circulation qui le traversent ainsi qu'une bande de terrain limitrophe. Sa valeur patrimoniale réside dans son tracé et dans la représentation du rôle historique qu'il a joué dans le développement du pays et de la ville de Montréal. Le canal de Lachine a été construit à des fins commerciales de 1821 à 1825, puis exploité et amélioré continuellement comme route commerciale et corridor industriel (Parcs Canada, 2018).

Après l'ouverture de la voie maritime et l'essor du camionnage, le canal a été fermé à la navigation en 1970. À la fin des années 2000, d'importants efforts de revitalisation ont été entrepris, ce qui a permis de rouvrir le canal pour la navigation de plaisance en 2002. Les travaux ont permis de remettre en état plusieurs composants du canal, dont plusieurs kilomètres de murs, les écluses et leur déversoir. Ces travaux respectent les structures historiques datant de la dernière période d'utilisation du canal.

Dans la zone d'étude, la limite du lieu historique national du Canal-de-Lachine longe le canal à une distance de quelque 55 m de chacune de ses rives (voir la photo 4-1). Elle s'inscrit tant dans l'arrondissement de LaSalle que dans celui de Lachine.

Photo 4-1 : Lieu historique national du Canal-de-Lachine

Source : Christophe-Hubert Joncas 2013, © Association québécoise pour le patrimoine industriel.

4.4.10.1.2 Sites ou immeubles classés, déclarés ou cités

Selon le Répertoire du patrimoine culturel du Québec, la zone d'étude ne comprend aucun immeuble patrimonial classé ou site patrimonial classé en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (L.R.Q., c. P -9.002) (MCC, 2023). Notons en revanche la présence d'un site patrimonial déclaré en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* à proximité de la zone d'étude (MCC, 2023). Il s'agit du Bois-de-Saraguay, situé à quelques mètres à l'extérieur de la zone d'étude, au nord (voir la photo 4-2). Décrété arrondissement naturel en 1981, puis site patrimonial déclaré lors de la mise à jour de la *Loi sur le patrimoine culturel*, en 2012, le site est un territoire fortement boisé d'une superficie de 97 ha. Ce boisé urbain a une valeur paysagère, puisqu'il témoigne de la forêt primitive qui couvrait autrefois l'île de Montréal. Il est composé principalement de feuillus et présente une mosaïque de communautés forestières. L'érablière à caryer occupe les zones les mieux drainées, tandis que l'érablière argentée caractérise les milieux humides. La topographie est formée de petites élévations et dépressions et de quelques étendues marécageuses. Le ruisseau Bertrand, prenant sa source dans la rivière des Prairies, traverse l'ancien domaine Ogilvie, situé entre la rivière des Prairies et le boulevard Gouin Ouest. La maison du chauffeur, construite en 1931, existe toujours, à l'ouest du Collège Sainte-Marcelline.

Le Répertoire du patrimoine culturel du Québec recense un seul immeuble patrimonial cité par la Ville de Montréal dans la zone d'étude (MCC, 2023). Il s'agit de la maison Robert-Bélanger (voir la photo 4-3), située au 3900-3902, chemin du Bois-Franc, dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Cette résidence est l'une des plus anciennes

constructions de Saint-Laurent et constitue l'un des derniers témoins de la vocation agricole de cette partie de l'île de Montréal avant son urbanisation. Elle a été construite entre 1803 et 1806 (MCC, 2023) et a fait récemment l'objet d'une restauration (Journal Métro, 2021).

Photo 4-2 : Bois-de-Saraguay

Source : Sylvain Lizotte 2013, © Ministère de la Culture et des Communications.

Photo 4-3 : Maison Robert-Bélanger

Source : Jean-François Rodrigue 2009, © Ministère de la Culture et des Communications.

4.4.10.1.3 Secteurs ou immeubles d'intérêt patrimonial

Mis à part les sites et immeubles patrimoniaux mentionnés aux sections 4.4.10.1.1 et 4.4.10.1.2, d'autres éléments du patrimoine urbain ont été répertoriés dans la zone d'étude (voir le tableau 4-21).

Le SAD de l'agglomération de Montréal comprend des secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle (Ville de Montréal, 2015a). Ces derniers font partie du Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal (Ville de Montréal, 2019c). Ces secteurs intègres et harmonieux sont souvent reconnus en tant que témoins historiques importants. Le SAD comporte également des secteurs de valeur patrimoniale intéressante (secteurs incluant des bâtiments d'intérêt patrimonial plus ou moins altérés), des ensembles urbains d'intérêt (ensembles résidentiels d'après-guerre composant une part du patrimoine des anciennes banlieues) et des ensembles industriels d'intérêt (regroupement particulièrement complexe de bâtiments ou d'infrastructures industriels). Les secteurs d'intérêt patrimonial cités aux présentes proviennent en grande partie des cahiers d'évaluation du patrimoine urbain du grand Montréal (Ville de Montréal, 2005a à d). Ces cahiers dressent aussi la liste des immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle[16] ou intéressante[17].

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle longe l'extrémité nord de la zone d'étude. Il correspond à l'ancien village de Saraguay. Ce secteur comprend le Bois-de-Saraguay, déclaré arrondissement naturel en 1981, de grandes propriétés boisées ainsi que le manoir McDougall (propriété de la Communauté urbaine de Montréal). Ces lieux témoignent des années 1920-1930, époque où quelques riches anglophones acquièrent d'anciennes terres agricoles pour y établir de vastes domaines en bordure de la rivière des Prairies (Ville de Montréal, 2005d).

Arrondissement de Saint-Laurent

La zone d'étude compte un immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle (Ville de Montréal, 2005c. Il s'agit de l'ancien orphelinat Notre-Dame-de-Liesse (actuellement occupé par l'école Vanguard), qui inclut la crèche D'Youville. Celle-ci a toutefois été démolie au début des années 1990, étant à l'abandon depuis plus de 20 ans (Ville de Montréal, 2012).

16. Tous les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle, qu'ils fassent ou non partie d'un secteur de valeur patrimoniale défini dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain du grand Montréal, sont énumérés.
17. Seuls les immeubles de valeur patrimoniale intéressante situés à l'extérieur des secteurs de valeur patrimoniale définis dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain du grand Montréal sont énumérés, à l'exception des immeubles situés dans un secteur industriel d'intérêt, qui y figurent également.

Tableau 4-21 : Imm**eubles de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante dans la zone d'étude**

Type **d'immeuble**	Nom	Adresse	Valeur patrimoniale	Secteur de valeur patrimoniale
Arrondissement de Saint-Laurent				
Édifice scolaire	Ancien orphelinat Notre-Dame-de-Liesse (école Vanguard)	5935, chemin de la Côte-de-Liesse	Exceptionnelle	—
Ville de Côte-Saint-Luc				
Édifice de culte	St. Richard's Roman Catholic Church	7070, chemin Guelph	Intéressante	—
Édifice scolaire	École Mountainview	7450, chemin de la Côte-Saint-Luc	Intéressante	—
Habitation	Ancien hôtel de ville	8100, chemin de la Côte-Saint-Luc	Intéressante	—
	Sans nom	672-680, avenue Wolseley	Intéressante	—
Ville de Montréal-Ouest				
Édifice scolaire	École Elizabeth Ballantyne	314, rue Northview	Exceptionnelle	Le noyau de Montréal-Ouest
	École Edinburgh	500, avenue Hudson	Intéressante	—
Arrondissement de Lachine				
Édifice de culte	Église Bukowinian St-John of Suchawa	650, 6e Avenue	Intéressante	—
	Mission catholique italienne de l'Annunziala	658, 3e Avenue	Intéressante	—
	Saint-Basil's Great Ukrainian	875, rue Provost	Intéressante	—
	Église Très-Saint-Sacrement	800, rue Provost	Intéressante	—
	Fabrique de la paroisse du Très-Saint-Sacrement	702, rue Provost	Intéressante	—
	Ukrainian Orthodox Church of St-George	880, rue Saint-Antoine	Intéressante	—
	Église Rockfield Pentecostal	415, rue Saint-Jacques	Intéressante	Ville Saint-Pierre
Édifice scolaire	École Très-Saint-Sacrement	704, 5e Avenue	Intéressante	—
Édifice public	Hôpital Saint-Joseph	650, 16e Avenue	Exceptionnelle	—
Édifice industriel	Complexe Dominion Bridge Company	333, boulevard Saint-Joseph	Exceptionnelle	—
		500-555, rue Notre-Dame	Exceptionnelle	—
	Complexe Stefil	303, boulevard Saint-Joseph	Exceptionnelle	—
	Complexe Jenkins Canada inc.	170-180, boulevard Saint-Joseph	Exceptionnelle	—
	Pont de Rockfield	Non applicable	Exceptionnelle	—
	Harrington Building	735, 1re Avenue	Exceptionnelle	–
	Complexe Allis-Chalmers Bullock Ltd.	125, boulevard Saint-Joseph	Intéressante	Pôle industriel
	—	845, avenue du Pacifique	Intéressante	Pôle industriel

Source : Ville de Montréal, 2005a à d et 2012.

Ville de Hampstead

Un ensemble urbain d'intérêt patrimonial est situé dans la zone d'étude. Ce secteur de Hampstead, même s'il est très récent, assure la continuité du concept de base, à savoir des maisons unifamiliales sur de grands terrains le long de rues sinueuses. Beaucoup de ces maisons datant des années 1960-1970 sont des constructions de qualité pour ce qui est du choix des matériaux, et plusieurs sont l'œuvre d'un architecte (Ville de Montréal, 2005a).

Aucun bâtiment de valeur patrimoniale n'est présent dans la zone d'étude (Ville de Montréal, 2005a).

Ville de Côte-Saint-Luc

La zone d'étude traverse trois ensembles urbains d'intérêt, soit deux secteurs situés à l'est des lignes à 120 kV à remplacer (circuits 1204, 1233, 1176 et 1241) et un secteur, à l'ouest. Ces secteurs présentent des habitations typiques du développement de la banlieue. On y trouve des groupes de bungalows et de maisons à demi-niveaux qui présentent des caractéristiques uniformes, créant des zones différenciées de qualité (Ville de Montréal, 2005a).

Quatre immeubles de valeur patrimoniale intéressante ont été recensés dans la zone d'étude (Ville de Montréal, 2005a). Ils sont situés à l'extérieur des ensembles urbains d'intérêt.

Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

À l'extrémité sud-ouest de l'arrondissement, plus précisément à l'est de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241), cinq secteurs de valeur patrimoniale intéressante sont traversés par la zone d'étude : le secteur Trenholme et Somerled ; le secteur Patricia et Fielding ; le secteur West-Broadway et Chester ; le secteur Doherty et MacMahon ; et le secteur Belmore (Ville de Montréal, 2005e).

La construction du secteur des avenues Trenholme et Somerled s'est étendue de 1910 à 1945. En 1913, la rue Sherbrooke se terminait à l'avenue Patricia et la gare était construite. Le secteur des avenues Patricia et Fielding, construit presque entièrement en 1950, présente un bel ensemble de bâtiments de type « Cape Cod » dont le mode d'implantation est détaché. Sur des rues bordées d'arbres, on trouve ces habitations unifamiliales d'un étage et demi, à pignon, avec parement de briques. Le secteur de la rue West Broadway et de l'avenue de Chester a été construit entre 1950 et 1955. Présentant aussi un ensemble d'habitations de type « Cape Cod », il vient compléter le développement du territoire (Ville de Montréal, 2005e).

La partie de la zone d'étude dans cet arrondissement ne compte aucun bâtiment de valeur patrimoniale (Ville de Montréal, 2005e).

Ville de Montréal-Ouest

À l'est de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241), la zone d'étude touche deux secteurs reconnus pour leur valeur patrimoniale (Ville de Montréal, 2005a).

Le noyau de Montréal-Ouest figure parmi les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle. Ce secteur résidentiel, image de marque de Montréal-Ouest, a été construit entre 1900 et 1930. Il se caractérise par des rues bordées de maisons aux gabarits et alignements semblables et par une exceptionnelle unité architecturale. Le couvert végétal mature ajoute au caractère du secteur (Ville de Montréal, 2005a).

Par ailleurs, un secteur de valeur patrimoniale intéressante se juxtapose au secteur Ville Saint-Pierre de la ville de Montréal-Ouest. Il compte des maisons unifamiliales ou jumelées construites dans les années 1920, d'aspect plus modeste que celles situées dans le noyau ancien de Montréal-Ouest (Ville de Montréal, 2005a).

Deux édifices scolaires de valeur patrimoniale exceptionnelle ont été répertoriés dans la zone d'étude, dont l'école Elizabeth Ballantyne, située dans le secteur du noyau de Montréal-Ouest (Ville de Montréal, 2005a).

Arrondissement de Lachine

La zone d'étude traverse deux secteurs de valeur patrimoniale intéressante : le Vieux-Lachine, au nord du canal de Lachine et à l'extrémité ouest de la zone d'étude ; et le secteur Ville Saint-Pierre, au nord de l'autoroute 20 et à l'est de la ligne à 120 kV à remplacer (circuits 1176 et 1241). L'ancienneté et la mixité des usages du Vieux-Lachine font l'intérêt de ce tissu urbain. Il recèle une variété de typologies et de types architecturaux datant de plusieurs époques ainsi que des paysages et des perspectives visuelles également variées. L'ancienne municipalité de Ville Saint-Pierre est marquée par l'omniprésence de voies ferrées. Elle comprend une partie basse à proximité de l'ancien village et une partie haute jouxtant Montréal-Ouest qui offre, à partir de la rue des Érables, des vues imprenables sur l'arrondissement. La partie basse, très hétérogène, compte toutefois quelques maisons villageoises et des bâtiments publics d'intérêt architectural. La partie haute, plus homogène, abrite quelques bungalows de l'après-guerre et des maisons spacieuses dans des rues présentant une végétation mature (Ville de Montréal, 2005b).

À l'extrémité ouest de la zone d'étude se trouve un ensemble urbain d'intérêt, soit un secteur abritant un petit nombre d'habitations destinées aux vétérans. Ce secteur est très homogène et particulièrement bien conservé (Ville de Montréal, 2005b).

Un ensemble industriel d'intérêt est situé dans la zone d'étude, au nord du canal de Lachine : le pôle industriel de Lachine. Il possède une unité thématique et recèle une architecture industrielle de plusieurs époques, dont l'architecture type de la seconde moitié du 19e siècle, particulièrement digne d'intérêt. L'importance historique du secteur industriel de Lachine est non seulement métropolitaine, mais également provinciale et canadienne (Ville de Montréal, 2005b).

Par ailleurs, la zone d'étude compte 17 immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante (Ville de Montréal, 2005b). Ces bâtiments sont situés pour la plupart à l'extérieur des secteurs de valeur patrimoniale (voir le tableau 4-21).

4.4.10.1.4 Postes d'Hydro-Québec

Hydro-Québec réalise des évaluations patrimoniales de ses installations et équipements (Hydro-Québec, 2010). Les sections qui suivent décrivent les évaluations de la valeur patrimoniale préliminaire des deux postes qui seront construits dans le cadre du projet.

Poste de Hampstead

Le poste de Hampstead à 120-12 kV et à 120-25 kV est situé dans la ville de Côte-Saint-Luc, à l'ouest de la ville de Hampstead et de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de la ville de Montréal. Le site actuel a été acquis en 1949 et 1950 par la Commission hydroélectrique de Québec dans le but d'y implanter un poste. Au moment de la vente, le site est composé de 40 lots complets et de deux parties incomplètes de lots, le tout appartenant à la Cote Luke Home Development Inc. Le site est à l'époque constitué d'une étendue de terre sans aucune construction située à proximité de la voie ferrée de la Canadian Pacific Railway (aujourd'hui CPKC). En 1954, un bâtiment de commande est construit sur le site. Un poste à 120-12-4 kV est prévu dès 1944 par la Montreal Light Heath and Power Corporation (MLHPC). En 1978, en raison de l'augmentation de la demande en énergie électrique, des installations à 120-25 kV sont mises en place au poste de Hampstead. Dans les 25 dernières années, la tension reliée au 4 kV a été démantelée. Le poste de Hampstead (voir la photo 4-4) est actuellement un poste de transformation à 120-12 kV et 120-25 kV et comprend un seul bâtiment (Hydro-Québec, 2010).

Photo 4-4 : Poste de Hampstead en 1955

Source : Archives Hydro-Québec

Le poste de Hampstead témoigne de la technologie employée à l'époque pour répondre à l'évolution normale du réseau. La valeur patrimoniale du poste est, de manière préliminaire, qualifiée de faible.

Le bâtiment de commande du poste est également d'architecture industrielle rationaliste. Les quatre façades du bâtiment sont en briques rouges. Un motif est inséré dans la brique et de la pierre permet de distinguer les différents composants de la façade. De façon préliminaire, le bâtiment de commande possède un intérêt architectural moyen en raison de la composition des façades qui témoigne d'une certaine recherche esthétique. Son intérêt historique est qualifié de faible. Sa valeur patrimoniale préliminaire est considérée comme moyenne (Hydro-Québec, 2010).

Poste Rockfield

Le poste Rockfield à 120-12 kV se trouve dans l'arrondissement de Lachine, dans le sud-ouest de la ville de Montréal. Situé à l'époque dans la paroisse de Lachine, comté de Jacques-Cartier, le terrain actuel a été acquis en 1946 par la Commission hydro-électrique de Québec afin d'y implanter un poste de transformation d'énergie électrique relié à la deuxième ligne de ceinture à 120 kV. Celle-ci est déployée entre 1945 et 1954 dans le but de couvrir un périmètre plus large que celui de la première ligne, en raison de l'étalement de l'agglomération de Montréal. En 1946, Hydro-Québec effectue un échange de lot au coût d'un dollar avec la Canadian Pacific Railway Company pour obtenir la surface de terrain nécessaire. Une ligne de chemin de fer est toujours voisine du site au poste Rockfield (Hydro-Québec, 2010).

Le site du poste Rockfield compte actuellement deux bâtiments. Le poste à 120-12 kV, mis en service en 1947, est l'un des premiers à avoir été implantés par Hydro-Québec. Le site du poste comprend des éléments bâtis, soit un bâtiment de commande et un atelier (ancien bâtiment de manœuvre à 12-4 kV), tous deux d'architecture industrielle rationaliste, et des équipements (ex. : transformateur datant de 1949).

Le bâtiment de commande recèle un intérêt architectural moyen en raison de la composition de la façade principale en briques peintes en rouge qui témoigne d'une certaine recherche esthétique, notamment en ce qui a trait à sa symétrie, au détail du couronnement du bâtiment sur la façade avant, à la présence d'une corniche et d'un parapet au design élaboré ainsi qu'à l'assemblage des briques en ligne continue (voir la photo 4-5). Son intérêt historique est également moyen, puisqu'il s'agit d'un bâtiment contemporain à la mise en service du poste et que ce dernier est associé à la deuxième ligne de ceinture d'Hydro-Québec pour la région de Montréal. Il s'agit ainsi d'un des premiers bâtiments construits par Hydro-Québec. Sa valeur patrimoniale préliminaire est donc moyenne (Hydro-Québec, 2010).

L'atelier en briques rouges possède un intérêt architectural faible, malgré son bon état de conservation, et un intérêt historique faible, malgré son ancien usage comme bâtiment de manœuvre à 12-4 kV. Il en résulte une valeur patrimoniale préliminaire faible (Hydro-Québec, 2010).

Photo 4-5 : Poste Rockfield en 2023

Source : Hydro-Québec

4.4.10.2 Patrimoine archéologique

La rédaction de la présente section respecte le *Guide pour l'initiateur de projet – Prendre en compte la protection du patrimoine archéologique dans la production des études d'impact sur l'environnement en conformité avec la* Loi sur la qualité de l'environnement (MCC, 2015).

Sites archéologiques connus

L'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications (MCC) et l'étude sur le potentiel archéologique réalisée dans le cadre du présent projet (voir l'annexe D dans le volume 4) dénombrent quatre sites archéologiques connus de la période historique, y compris cinq emplacements dans la zone d'étude, tous partiellement bouleversés :

- BjFk-5, maison Robert-Bélanger, au 3900-3902, chemin du Bois-Franc, arrondissement de Saint-Laurent (quatre sites) ;
- BiFj-117, ancien canal des Sulpiciens, au 303, boulevard Saint-Joseph, arrondissement de Lachine.

Étude de potentiel archéologique

Une étude de potentiel archéologique a été réalisée dans la zone d'étude. Elle rassemble l'information disponible sur les ressources archéologiques, sur les sites d'intérêt historique et patrimonial de même que sur les perturbations et les contraintes connues afin de recenser des zones à potentiel archéologique (voir l'annexe D dans le volume 4). Au total, quatre zones à potentiel archéologique préhistorique chevauchent la zone d'étude. Elles ont été définies en s'appuyant sur la géomorphologie, la nature des sols et l'emplacement des anciens cours d'eau de l'île de Montréal. Pour la période historique, six zones à potentiel archéologique ont été définies. Celles-ci découlent principalement de l'étude des données archéologiques, des sources documentaires disponibles et de la cartographie ancienne.

4.4.11 Paysage

4.4.11.1 Méthodologie

L'inventaire et l'analyse du paysage s'appuient sur la *Méthode d'étude du paysage pour les projets de lignes et de postes de transport et de répartition* (Hydro-Québec, 1993) et s'inspirent d'ouvrages plus récents tels que les suivants : *Synthèse des connaissances environnementales pour les lignes et les postes, 1973-2013* (Hydro-Québec, 2013), *Guide de gestion des paysages au Québec* (Paquette et autres, 2008) et *Le paysage rural au Québec : Enjeux agricoles et solutions agroforestières* (Tessier et autres, 2009).

L'inventaire du paysage a été élaboré à partir de l'analyse de la documentation (outils de planification du territoire, ouvrages de référence) et des informations obtenues auprès des gestionnaires du territoire lors de rencontres et auprès des résidents lors des enquêtes menées sur le terrain. Des visites sur le terrain, réalisées en juillet et août 2019 de même qu'en août 2023, ont permis de se familiariser avec la zone d'étude, de compléter l'inventaire du paysage et de prendre des photographies. La description du paysage prend ainsi en compte la structure physico-spatiale, la fonction et la valeur socioculturelle du paysage. L'intégration de cette dernière dans les outils de planification du territoire reflète une vision collective du paysage, permet de déterminer les enjeux du paysage et d'encadrer le développement conséquemment. Ces outils permettent de déterminer la valeur objective du paysage et de ses composantes. La mise à jour de ces outils assure la prise en compte de l'évolution dynamique de cette valeur.

Les sections qui suivent brossent le portrait du paysage régional et le portrait du paysage de la zone d'étude, énumèrent les éléments particuliers du paysage valorisés par la population et présentent l'inventaire du paysage de la zone d'étude découpé en unités de paysage.

4.4.11.2 Portrait du paysage régional

La zone d'étude englobe l'unité de paysage régional de Montréal, qui comprend la région de Montréal et les secteurs agricoles environnants (Robitaille et Saucier, 1998). Cette unité est une plaine de basse altitude dont le relief est ponctué par les collines d'Oka, la montagne de Rigaud et le mont Royal. Le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais, la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles en sont les principaux cours d'eau. En bordure du Saint-Laurent, la plaine a une altitude d'environ 10 à 50 m. L'unité fait partie du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer, qui témoigne de l'un des climats les plus doux du Québec. La répartition de la végétation forestière est tributaire de l'activité humaine intense qui caractérise cette unité, laquelle est la plus peuplée du Québec. Notons toutefois la présence de milieux humides demeurés à l'état naturel.

Le mont Royal et des terrasses constituent les structures principales du relief de l'île de Montréal. Ces terrasses, d'origine marine, glaciaire ou fluviale, créent un enchaînement de reliefs plats entrecoupés d'escarpements. Les trois sommets du mont Royal, dont le plus haut atteint 230 m d'altitude, forment pour leur part une silhouette emblématique du paysage montréalais visible à grande distance (Ville de Montréal, 2015a).

À l'échelle du territoire montréalais, le SAD recense des éléments qui structurent le paysage (Ville de Montréal, 2015a ; voir la carte 4-3). Ceux qui se trouvent dans la zone d'étude et qui y exercent une influence sur le paysage sont les suivants :

- le mont Royal, dont le rayonnement visuel s'étend à la zone d'étude (non cartographié) ;
- le fleuve Saint-Laurent, qui borde le sud de la zone d'étude ;
- les aménagements en lien avec l'eau, dont ceux du canal de Lachine, à la limite sud de la zone d'étude ;
- la terrasse Sherbrooke, dont un coteau ponctue le relief de la zone d'étude en continuité de la falaise Saint-Jacques, située à l'extérieur de la zone d'étude ;
- les espaces verts du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay.

4.4.11.3 Portrait du paysage de la zone d'étude

De façon générale, des paysages de type industriel et résidentiel occupent la plus grande partie du territoire de la zone d'étude (voir la carte 4-8). Le paysage de type industriel comprend des bâtiments de gabarit important, alors que le paysage de type résidentiel inclut de vastes quartiers de maisons unifamiliales, de moins de trois étages pour la plupart. Quelques regroupements d'immeubles multiétages ponctuent toutefois ces quartiers. L'architecture résidentielle témoigne des différentes époques de développement (voir la section 4.4.10.1.3).

La zone d'étude est entrecoupée de plusieurs grands axes (canal, autoroutes, voies ferrées), généralement orientés est-ouest, qui créent des repères de lecture du paysage à grande échelle tout en créant des ruptures plus ou moins importantes dans l'organisation du territoire et dans la trame urbaine (voir la section 4.4.8.3). Les gares de triage de Côte-Saint-Luc du CPKC et Taschereau du CN[18] forment une importante rupture de la trame au centre de la zone d'étude. Pour leur part, les nombreuses voies de circulation de la zone d'étude constituent un réseau hiérarchisé qui est relativement orthogonal dans les secteurs plus anciens et adopte des formes plus variées dans les secteurs résidentiels plus récents. Le réseau cyclable de la zone d'étude favorise la mobilité dans la trame urbaine. Les pistes cyclables le long du canal de Lachine (hors de la zone d'étude) se démarquent par leur long trajet en marge de cette trame (voir la section 4.4.8.5 et la carte A).

Un peu au nord des gares de triage, soit à partir du poste Laurent et vers le nord, deux lignes à 120 kV sont juxtaposées (circuits 1230, 1233, 1246 et 1248) et prennent place au centre ou aux abords de grands boulevards. Au sud des gares de triage, une ligne à 120 kV (circuits 1176 et 1241, puis circuits 1204 et 1233) longe en grande partie des voies ferrées qui traversent notamment des secteurs habités. Le poste de Hampstead, concerné par le projet, s'insère dans un paysage principalement résidentiel, bien que l'hôpital Mont-Sinaï le jouxte. Le poste Rockfield, aussi touché par le projet, est situé dans un paysage industriel au cadre bâti imposant.

Le relief du territoire de la zone d'étude s'élève en pente douce depuis le nord et le sud jusqu'au site des gares de triage de Côte-Saint-Luc du CPKC et Taschereau du CN. L'altitude de la zone d'étude varie entre 50 m, au site des gares de triage, et 20 m, au sud. Un peu au nord de l'autoroute 20, un coteau marque le relief de la zone d'étude et rappelle la présence d'une terrasse marine (terrasse Sherbrooke) dans la zone d'étude (Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 2008). Malgré la canalisation généralisée des cours d'eau sur l'île de Montréal, quelques petits ruisseaux subsistent dans la zone d'étude, tels que le ruisseau au cœur du terrain du Club de golf Meadowbrook (possiblement celui canalisé en 2022) et le ruisseau Brook au nord-ouest du poste de Saraguay.

La végétation de la zone d'étude est bien présente dans les espaces verts et les nombreux parcs. Les plus vastes espaces verts sont formés par le terrain de golf Meadowbrook ainsi que par le parc Marcel-Laurin et son boisé. De façon moins formelle, plusieurs espaces résiduels de la trame urbaine accueillent une végétation spontanée. On remarque aussi de grandes lisières de végétation, dont celles qui bordent de part et d'autre le canal de Lachine et qui comprennent des arbres de grande taille. Des couloirs végétalisés situés dans l'emprise des lignes de transport d'énergie comprennent une végétation qui est normalement plus basse en raison de l'entretien de

18. La partie centrale de la zone d'étude chevauche deux gares de triage contiguës : la gare de triage de Côte-Saint-Luc du CPKC, principalement à Côte-Saint-Luc, et la gare de triage Taschereau du CN, majoritairement dans l'arrondissement de Lachine. Afin de ne pas alourdir le texte, ces informations ne seront pas répétées quand ces gares de triage serviront de points de repère géographique.

sécurité effectué périodiquement par Hydro-Québec. Les arbres de rue et les aménagements paysagers des terrains privés complètent le capital végétal de la zone d'étude. Les genres et les espèces d'arbres les plus fréquents dans la zone d'étude, dont les érables argentés et les peupliers deltoïdes, peuvent atteindre une taille de plus de 20 m (QuéBio, 2020). En général, le cadre bâti et la végétation sont les composantes importantes qui contribuent à limiter ou filtrer le champ visuel des observateurs de la zone d'étude. Les voies de circulation, pour leur part, offrent des perspectives plus ou moins profondes en fonction de la linéarité et de la longueur de leur axe.

De la limite nord de la zone d'étude jusqu'aux gares de triage, la trame urbaine prend la forme d'un développement et d'une planification du territoire d'époque plus récente. Des gares de triage jusqu'à la limite sud de la zone d'étude, la trame urbaine comporte plusieurs éléments patrimoniaux qui témoignent d'une longue histoire.

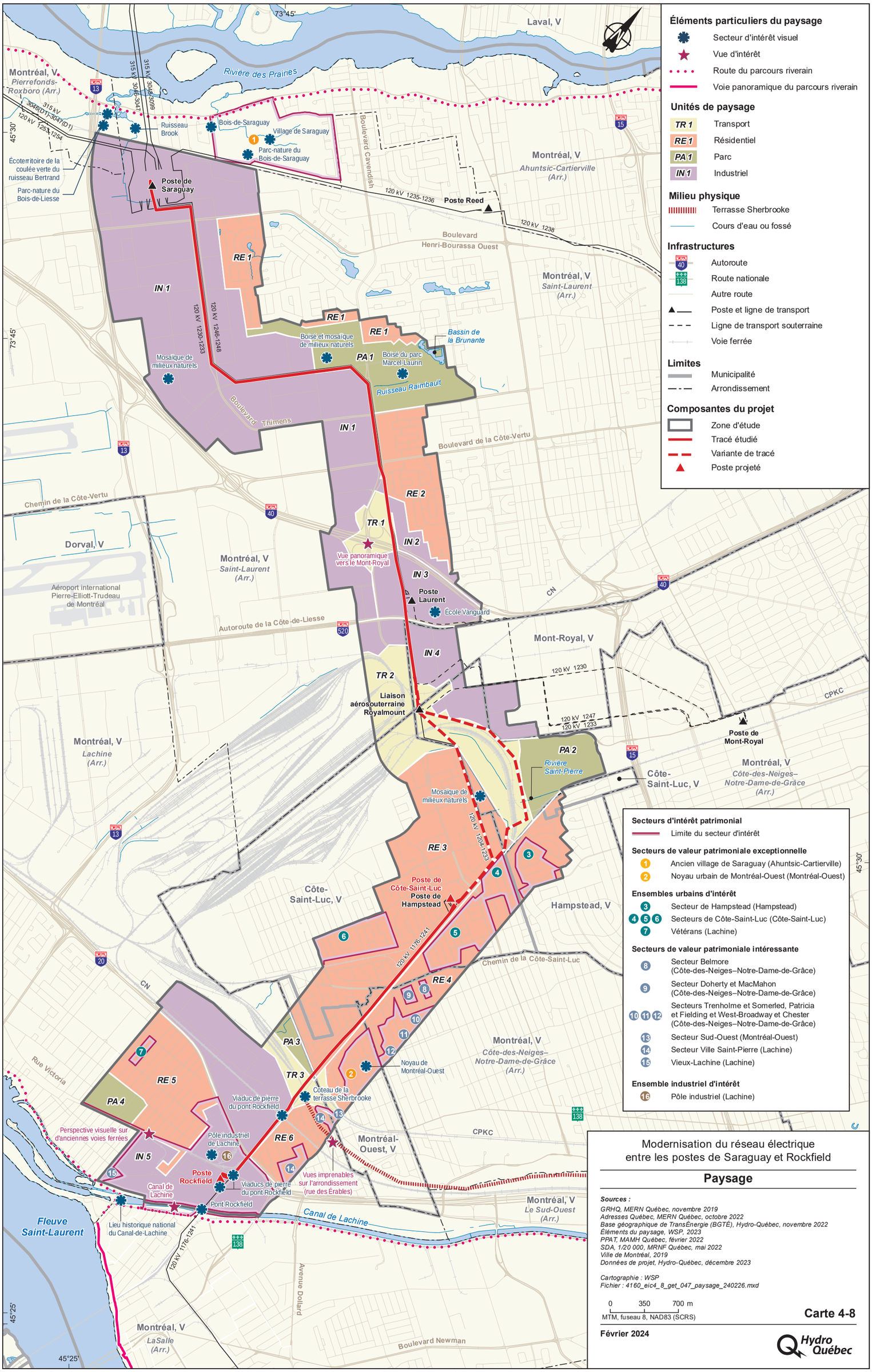
Le paysage de la zone d'étude revêt plusieurs caractéristiques. D'aspect plus naturel au nord, il devient très construit, notamment au centre et au sud de la zone d'étude. Les lisières de végétation aux abords des voies ferrées et des emprises des lignes de transport d'énergie donnent aussi lieu à un paysage linéaire d'aspect naturel qui s'inscrit du nord au sud de la zone d'étude.

De nombreux éléments du paysage de la zone d'étude, naturels ou construits, sont valorisés dans différents outils de gestion du territoire. À l'instar des paysages urbains des grandes villes, le paysage de la zone d'étude est appelé à changer sous les effets de différents projets en cours ou à venir (voir la section 4.4.9).

4.4.11.4 Éléments particuliers du paysage

Les éléments particuliers du paysage correspondent à des secteurs ou à des composantes qui possèdent des caractéristiques visuelles distinctives. Ils sont regroupés en quatre types :

- secteur d'intérêt visuel : éléments naturels ou construits reconnus dans les outils de planification du territoire en tant que composantes significatives du paysage (cartographiés sur différentes cartes – voir les indications aux tableaux 4–22 à 4–25 de la section 4.4.11.5) ;
- route et voie panoramique du parcours riverain : voie de circulation reconnue dans les outils de planification du territoire pour la qualité des paysages perçus (voir la carte 4–8) ;
- vue d'intérêt : vue remarquable reconnue dans les outils de planification du territoire (voir la carte 4-8) ;
- point de repère visuel : élément du paysage qui se démarque et oriente l'observateur (non cartographié).



Modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield

Paysage

Sources :
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
Adresses Québec, MERN Québec, octobre 2022
Base géographique de TransÉnergie (BGTÉ), Hydro-Québec, novembre 2022
Éléments du paysage, WSP, 2023
PPAT, MAMH Québec, février 2022
SDA, 1/20 000, MRNF Québec, mai 2022
Ville de Montréal, 2019
Données de projet, Hydro-Québec, décembre 2023

Cartographie : WSP
Fichier : 4160_eic4_8_get_047_paysage_240226.mxd

0 350 700 m
MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Carte 4-8

Février 2024

Hydro Québec

Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

La conservation et la mise en valeur du paysage font l'objet de politiques adoptées par les différents paliers de gestion du territoire. Un survol de ces politiques, qui se précisent jusqu'aux plans d'urbanisme, permet de saisir le contexte global des éléments particuliers du paysage qui seront présentés en détail plus loin.

Ainsi, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adhère à la Charte du paysage québécois et entend protéger les paysages d'intérêt métropolitain, dont le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent, qui ont une portée visuelle dans la zone d'étude. Une voie panoramique, soit un tronçon du parcours riverain valorisé par l'agglomération de Montréal dans son SAD, est relevée en bordure du fleuve au sud-ouest, mais se situe hors de la zone d'étude. La notion de paysage définie par la CMM dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (orientation 3 : « Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur ») englobe aussi le patrimoine naturel et le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain (CMM, 2012).

Dans la section 2.3 de son SAD, l'agglomération de Montréal entend protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain, les milieux naturels (voir la section 4.3.5 et la carte 4-3) et le paysage. Elle reconnaît l'importance d'assurer une protection et une mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires de son territoire, dont le massif du mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et le parcours riverain qui circonscrit l'île de Montréal sans toutefois toucher à la zone d'étude. Aussi, les arbres alignés aux abords des rues ou situés dans les parcs, les cimetières et les ruelles vertes sont hautement valorisés. L'agglomération a élaboré le projet de Trame verte et bleue, un aménagement qui a pour but de consolider le potentiel récréotouristique de son territoire et qui, par extension, concerne plusieurs composantes du paysage de la zone d'étude.

Dans la section 2.5 de la partie I de son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal considère, en ce qui a trait à ses enjeux panmontréalais, que l'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, qui s'établissent entre la montagne, le centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants contribue à la richesse unique de l'expérience urbaine montréalaise. Pour assurer la qualité du paysage urbain et de l'architecture, la Ville de Montréal retient ainsi les quatre objectifs suivants :

- Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain. La mise en valeur des vues vers le mont Royal et du parcours riverain est notamment préconisée à cet effet.
- Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu.
- Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics.
- Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain.

La Ville de Montréal favorise la « protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères […] qui contribuent aux différents caractères du parcours » riverain, tel le patrimoine industriel du canal de Lachine (Ville de Montréal, 2019a, p. 107).

Toujours dans son plan d'urbanisme, mais à la section 2.6 de la partie I, la Ville considère le patrimoine dans une perspective étendue et intégrée. Ainsi, les notions de conservation et de mise en valeur préconisées au plan d'urbanisme reconnaissent les dimensions suivantes du patrimoine montréalais :

- le patrimoine bâti, ancien et récent ;
- le patrimoine archéologique ;
- le patrimoine commémoratif ;
- le patrimoine paysager et naturel.

La Ville de Montréal entend également rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public. Dans cette optique, elle s'est dotée d'un plan directeur d'élimination des fils et des poteaux qui vise, notamment, l'enfouissement des fils en présence de sites d'intérêt patrimonial, culturel ou touristique.

4.4.11.4.1 Secteurs d'intérêt visuel

Dans l'optique d'une notion élargie du paysage, préconisée dans le PMAD, le SAD et le plan d'urbanisme, des secteurs d'intérêt visuel marquent plus particulièrement le paysage de la zone d'étude et sont perceptibles dans les environs du projet. Ils comprennent des composantes naturelles ou des éléments d'intérêt patrimonial déjà mentionnés aux chapitres précédents (voir les sections 4.2.2, 4.3.2 et 4.3.4 et la carte 4-3 ; la section 4.3.5 et la carte 4-3 ; la section 4.4.7 et la carte A ; la sous-section 4.4.3.2 et la carte 4-4 ; la section 4.4.9 et la carte A ; la section 4.4.10 et les cartes A et 4-8. Les secteurs d'intérêt visuel sont énumérés aux tableaux 4-22 à 4-25 de la section 4.4.11.5 et sont cartographiés sur la carte B (sauf indication contraire dans les tableaux). À titre de référence générale, ils font partie des grandes catégories suivantes :

- événements du relief **;**
- aires naturelles valorisées ;
- espaces verts comprenant des sentiers, des pistes, des aires de repos ou des jardins communautaires favorisant l'observation du paysage ;
- projets de développement qui comportent des liens avec le paysage ;
- lieu historique national ;
- secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle ;
- ensembles industriels d'intérêt ;
- immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante.

Notons que la zone d'étude comprend des éléments d'intérêt patrimonial (secteurs de valeur patrimoniale intéressante, ensembles urbains d'intérêt, sites ou immeubles patrimoniaux classés ou déclarés, immeubles patrimoniaux cités) qui n'ont pas été retenus en tant que secteurs d'intérêt visuel. Ces éléments, visuellement plus diffus ou ponctuels et à grande distance des lignes à 120 kV à remplacer (circuits 1230, 1233, 1176 et 1241), ont néanmoins contribué à délimiter certaines unités de paysage.

Mentionnons enfin que quelques secteurs des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), et leurs objectifs précis liés au paysage, sont indiqués dans les tableaux 4-22 à 4-25 afin de compléter la section 4.4.3.2 qui, par ailleurs, fait état d'enjeux du paysage.

4.4.11.4.2 Route et voie panoramique du parcours riverain

Le parcours riverain, énoncé au PMAD, au SAD et au plan d'urbanisme, forme un circuit récréotouristique majeur qui ne touche pas à la zone d'étude (voir la carte 4-8).

Le concept de la Trame verte et bleue reconnaît toutefois des « destinations d'intérêt » longeant le parcours riverain. Ces destinations comprennent des concentrations d'attraits dans un périmètre qui se prête à une découverte à pied, à vélo ou par accès nautique. Le secteur du Vieux-Lachine, situé dans la zone d'étude, est l'une de ces destinations (Ville de Montréal, 2015a).

4.4.11.4.3 Vues d'intérêt

Les vues vers le mont Royal, la silhouette du centre-ville et le fleuve Saint-Laurent sont valorisées à l'échelle du territoire montréalais.

Des vues d'intérêt depuis et vers le mont Royal sont valorisées dans le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (Ville de Montréal, 2009) et dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (Ville de Montréal, 2019a), et plus généralement dans le SAD (Ville de Montréal, 2015a). Rappelons que le mont Royal est visible depuis plusieurs points de vue dans la zone d'étude. Des points de vue d'intérêt vers la ville de Montréal et le mont Royal sont mentionnés dans le SAD pour leur protection et leur mise en valeur (Ville de Montréal, 2015a). Dans la zone d'étude, l'autoroute 40 offre l'un des points de vue remarquables vers le mont Royal. Le viaduc du boulevard Cavendish, à la hauteur de cette autoroute, offre le même type de vue (voir la carte 4-8).

Des « perspectives visuelles impressionnantes sur les anciennes voies ferrées » sont relevées dans le cahier d'évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement de Lachine (Ville de Montréal, 2005a). Ces voies sont intégrées à un couloir végétalisé encadré des rues Victoria et William-MacDonald (voir la carte 4-8). Il y est aussi mentionné que la partie haute du secteur de valeur intéressante nommé Ville Saint-Pierre (arrondissement de Lachine) offre des « vues imprenables sur l'arrondissement » à partir de la rue des Érables un peu à l'est de la zone d'étude (Ville de Montréal, 2005a) (voir la carte 4-8).

Des parcours d'entrée de ville ont été définis et reconnus par la Ville de Montréal dans le SAD pour leurs panoramas et perspectives visuelles, « un intérêt paysager certain qui contribue à l'image distinctive de Montréal » (Ville de Montréal, 2015a, p. 90). Ces parcours comprennent notamment l'autoroute 13, qui longe le nord-ouest de la zone d'étude. L'arrivée à Montréal depuis l'aéroport et l'autoroute 520 constituent également des parcours d'entrée (non cartographiés).

4.4.11.4.4 Points de repère visuels

Le mont Royal ainsi que l'oratoire Saint-Joseph sont des points de repère reconnus à l'échelle du paysage montréalais. Ils sont visibles à l'horizon depuis la trame urbaine de la zone d'étude, entre autres selon les ouvertures du cadre bâti. Des immeubles résidentiels de la zone d'étude peuvent notamment offrir des vues panoramiques vers ces éléments emblématiques.

Les éléments suivants sont des points de repère visuels qui, selon les visites sur le terrain, se distinguent à une échelle de secteur :

- l'école Vanguard, la tour d'eau de Bentley Leathers Inc. et la sphère du cinéma Guzzo (arrondissement de Saint-Laurent) ;
- les anciens systèmes de levage de la Dominion Bridge Company et la tour d'eau de la Marina Equipment and Materials (arrondissement de Lachine).

Les points de repère ne sont pas eux-mêmes cartographiés, mais l'un d'eux est un élément d'intérêt patrimonial cartographié sur la carte 4-8 (école Vanguard dans l'arrondissement de Saint-Laurent).

4.4.11.5 Inventaire du paysage

L'inventaire du paysage s'appuie sur le découpage de la zone d'étude en unités de paysage (voir la carte 4-8). Il permet de saisir les enjeux du paysage à l'échelle de la zone d'étude et à l'échelle humaine. Une unité de paysage est une portion distincte et homogène du territoire définie selon une structure physico-spatiale qui se caractérise par un regroupement d'éléments visibles similaires. Les types d'unités de paysage de la zone d'étude sont les suivants :

- résidentiel ;
- industriel ;
- de parc ;
- de transport.

Pour chaque type d'unités de paysage, un tableau décrit factuellement des composantes du territoire afin de saisir de façon objective les interactions entre les différentes dimensions du paysage et les observateurs (voir les tableaux 4-22 à 4-25). Énumérées ci-après, ces composantes sont de nature physico-spatiale, sociale ou visuelle :

- les limites des unités de paysage et l'occupation particulière du sol ;
- les infrastructures de transport (voies principales de circulation, pistes cyclables et sentiers, voies ferrées et lignes de transport d'énergie) ;
- les éléments d'utilisation du territoire ou d'intérêt paysager reconnus (secteurs d'intérêt visuel nommés précédemment, routes panoramiques, vues d'intérêt spécifique) ;
- le relief ;
- l'hydrographie ;
- la végétation ;
- l'organisation spatiale ;
- les observateurs (situés dans l'unité de paysage) ;
- le champ visuel ;
- les qualités picturales.

En complément des tableaux 4-22 à 4-25, les photos 4-6 à 4-20 illustrent certaines unités de paysage.

Selon leur mobilité et leurs activités, les observateurs ont des degrés de sensibilité plus ou moins élevés à leur environnement visuel. Ainsi, les résidents des habitations sont des observateurs fixes permanents et ont un degré de sensibilité élevé. Les travailleurs, les visiteurs et les adeptes de loisirs constituent, par exemple, des groupes d'observateurs fixes temporaires dont le degré de sensibilité est généralement moindre. Pour leur part, les usagers des voies de circulation (piétons, cyclistes, automobilistes, plaisanciers, etc.) sont des observateurs mobiles qui ont un degré de sensibilité pouvant être encore moindre étant donné leur courte durée de perception des composantes du paysage.

4.4.11.5.1 Unités de paysage résidentiel

Les unités de paysage résidentiel comprennent des habitations de deux ou trois étages et quelques regroupements d'immeubles résidentiels multiétages le long de certaines grandes artères. Le cadre bâti résidentiel est plus dense dans la partie sud de la zone d'étude. La végétation est, pour sa part, particulièrement présente dans les unités situées au nord de l'autoroute 20 où les lots des résidences sont généralement de plus grandes dimensions. Elle est toutefois omniprésente sous forme d'alignements d'arbres le long des rues ou de bosquets dans les parcs de quartier. Une végétation d'origine spontanée ou planifiée forme des écrans aux limites de plusieurs unités de paysage résidentiel. Le poste de Hampstead est situé dans une unité de paysage résidentiel.

Les groupes importants d'observateurs sont les résidents des habitations et les usagers en transit sur les routes principales. Leur champ visuel est typiquement limité ou filtré par le cadre bâti et la végétation arborescente, mais il peut toutefois être profond dans l'axe des rues selon la linéarité et la longueur de celles-ci. Les étages supérieurs des immeubles multiétages ainsi que les rues qui épousent le relief du coteau de la terrasse Sherbrooke offrent des vues panoramiques (pour plus de détails, voir le tableau 4-22). Les photos 4-6 à 4-12 présentent des vues à l'intérieur des unités de paysage résidentiel.

Tableau 4-22 : Unités de paysage résidentiel

Composante : Limites et occupation particulière du sol
• On compte six unités de paysage résidentiel dans la zone d'étude. • Les superficies approximatives des unités de paysage résidentiel sont les suivantes, du nord vers le sud : – RE 1 : 55 ha ; – RE 2 : 70 ha ; – RE 3 : 273 ha ; – RE 4 : 153 ha ; – RE 5 : 94 ha ; – RE 6 : 40 ha. • Les principales composantes visibles sont des habitations de deux ou trois étages et des rues bordées d'alignements d'arbres. De façon plus ponctuelle, on y trouve des regroupements d'habitations multiétages, des grands bâtiments d'aspect institutionnel ainsi que des parcs de quartier. Les artères importantes qui traversent ou longent ces unités ont fréquemment une vocation commerciale. • Les unités RE 1 et RE 2 bordent de grands secteurs d'aspect industriel. Elles représentent également des portions de secteurs résidentiels qui s'étendent au-delà des limites de la zone d'étude. L'unité RE 2 fait l'objet de projets d'habitation importants. • Les unités RE 3 et RE 4, situées entre les gares de triage au nord et les voies ferrées du CPKC au sud, sont les plus vastes unités de paysage résidentiel de la zone d'étude. Elles représentent des portions de secteurs résidentiels qui s'étendent bien au-delà des limites de la zone d'étude. • L'unité RE 5 est située au sud de l'autoroute 20. Elle est limitée par de grands axes linéaires (routes) et des secteurs industriels. • L'unité RE 6 est enclavée et morcelée par l'autoroute 20, des voies ferrées du CPKC et le coteau de la terrasse Sherbrooke. La portion de l'unité comprenant le coteau de la terrasse jouit d'une position surélevée par rapport au territoire plus au sud. • Certaines unités de paysage résidentiel et rues accueillent des regroupements importants d'immeubles résidentiels de quatre étages ou plus. Ces unités et rues sont les suivantes : – RE 1 : avenue Ernest-Hemingway ; – RE 2 : boulevard Cavendish, boulevard de la Côte-Vertu et boulevard Thimens ; – RE 3 : chemin de la Côte-Saint-Luc, boulevard Cavendish et avenue Marc-Chagall ; – RE 4 : chemin de la Côte-Saint-Luc. • Les unités de paysage résidentiel RE 2 à RE 4 sont des milieux récepteurs du projet de remplacement de lignes à 120 kV (circuits 1230, 1233, 1176 et 1241) par une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield. Ce projet longe de près la limite ouest de l'unité RE 6. L'unité RE 3 est le milieu récepteur du projet de poste de Côte-Saint-Luc (qui remplacera le poste de Hampstead).

Tableau 4-22 : Unités de paysage résidentiel (*suite*)

Composante : Infrastructures de transport
• Les unités sont desservies ou bordées par les routes principales suivantes : – RE 1 : boulevard Poirier, avenue Ernest-Hemingway, boulevard Henri-Bourrassa Ouest et boulevard Cavendish ; – RE 2 : boulevard de la Côte-Vertu, boulevard Thimens et boulevard Cavendish ; – RE 3 : avenue Westminster Nord, chemin de la Côte-Saint-Luc, boulevard Cavendish et chemin Kildare ; – RE 4 : avenue Westminster Nord, chemin de la Côte-Saint-Luc, boulevard Cavendish et chemin Fleet ; – RE 5 : rues William-Macdonald, Victoria et Provost, et autoroute 20 ; – RE 6 : rues Saint-Jacques et des Érables, et autoroute 20. • Un réseau cyclable local sillonne les unités RE 1, RE 2, RE 5 et RE 6. • Des tronçons de voies ferrées, orientés nord-sud, bordent les unités RE 3 à RE 5. • Environ le tiers du parcours des lignes à 120 kV à remplacer longe, à peu de distance, des tronçons de voies ferrées insérés dans le tissu résidentiel de la zone d'étude. Les lignes traversent ou longent de près certaines unités de paysage résidentiel selon les grandes caractéristiques suivantes : – RE 2 : la ligne à 120 kV, sur supports tubulaires, est située dans le terre-plein central du boulevard Cavendish en façade d'immeubles résidentiels multiétages. – RE 3 : la ligne à 120 kV, sur supports d'acier, longe des cours de résidences (arrière, latérales et en façade) et traverse le stationnement de l'école JPPS-Bialik, puis rejoint l'axe de la voie ferrée. Notons qu'un sentier informel (« the Path ») et des jardins s'inscrivent entre la ligne et la voie ferrée depuis les environs de l'avenue Westminster Nord jusqu'au terrain du Club de golf Meadowbrook.
Composante **: Éléments d'utilisation du territoire ou d'intérêt paysager reconnus**
• Certaines unités de paysage résidentiel comprennent des éléments d'intérêt qui retiennent l'attention par rapport au projet. Ces unités et éléments sont les suivants : – RE 1 : projets de développement 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent) et 6 (Monarc Condominiums – voir la carte A) et possiblement projet 10 (démantèlement et reconfiguration d'un tronçon de ligne souterraine à 120 kV [circuits 1230 et 1233]) ; – RE 2 : parc Bourbonnière (voir la carte A) et projets de développement 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent) et 6 (Monarc Condominiums – voir la carte A) ; – RE 3 : mosaïque de milieux naturels, parc Rembrandt, parc des Vétérans et jardins Ashkelon, parc Nathan-Shuster (voir la carte A) et projet de développement 9 (corridor écologique Darlington – voir la carte A) ; – RE 4 : parc Gilbert-Layton avec jardin communautaire et parc Sylverson (voir la carte A), et secteur patrimonial de valeur exceptionnelle du noyau de Montréal-Ouest ; – RE 5 : perspectives visuelles sur d'anciennes voies ferrées ; – RE 6 : coteau de la terrasse Sherbrooke, viaduc de pierre du pont Rockfield, un élément de valeur patrimoniale exceptionnelle et, un peu à l'est de la zone d'étude, vue panoramique vers l'arrondissement de Lachine depuis la rue des Érables.
Composante : Relief
• Le relief des unités est relativement plat, sauf pour l'unité RE 6, qui inclut le coteau de la terrasse Sherbrooke.
Composante : Hydrographie
• L'unité RE 1 compte quelques sections de ruisseaux partiellement enfouies ou canalisées.

Tableau 4-22 : Unités de paysage résidentiel (*suite*)

Composante : Végétation
• De façon plus ponctuelle, une végétation arborescente marque le coteau de la terrasse Sherbrooke dans l'unité RE 6 ou forme des écrans visuels dans les unités RE 1 et RE 2. • Une végétation d'origine spontanée est présente à l'interface des unités de paysage résidentiel avec les voies ferrées (RE 3, RE 4 et RE 6) et les gares de triage (RE 3). • La végétation arborescente est typiquement présente dans les unités de paysage résidentiel sous forme d'alignements le long des rues et de grands bosquets dans les parcs. La végétation est particulièrement abondante dans les unités RE 3 et RE 4.
Composante : Organisation spatiale
• Dans les unités RE 1 à RE 3, au cadre bâti plus récent, la trame urbaine adopte des formes variées, souvent fermées, et les rues de quartier sont de longueur plus restreinte. La trame urbaine est typiquement orthogonale dans les unités RE 4 à RE 6, dont le cadre bâti est généralement plus ancien. • Le cadre bâti à l'intersection des boulevards Cavendish et Thimens est appelé à se densifier. • Sauf pour les unités RE 3 et RE 4, les unités de paysage résidentiel sont adjacentes à des unités de paysage industriel. Au nord de l'autoroute 40, les secteurs résidentiels sont plus clairement départagés des secteurs industriels par le boulevard Cavendish, des écrans de végétation ou des espaces verts. • Les unités de paysage résidentiel sont bordées de grands éléments linéaires, tels que les grandes voies de transport (autoroutes, grandes artères et voies ferrées).
Composante : Observateurs
• Les résidents des habitations sont des observateurs fixes permanents. Certains demeurent dans des habitations qui longent les lignes existantes à remplacer (RE 2, RE 3, RE 4 et RE 6) ou qui bordent le poste de Côte-Saint-Luc à construire (RE 3). • Les usagers en transit empruntant les routes principales représentent de grands groupes d'observateurs mobiles.
Composante : Champ visuel
• Le champ visuel est limité ou filtré en profondeur et en ouverture par le cadre bâti ou la végétation arborescente. • Des perspectives profondes sont orientées dans l'axe des longs segments rectilignes des rues. • Des vues panoramiques s'offrent aux observateurs en position surélevée (étages des immeubles dépassant la cime des arbres, viaduc de l'avenue Westminster Nord, coteau de la terrasse Sherbrooke).
Composante : Qualités picturales
• Les petites rues verdoyantes des quartiers résidentiels ont un aspect de quiétude. • Les ensembles patrimoniaux dans les quartiers plus anciens forment un attrait visuel. • Les vues panoramiques sont plutôt rares. Cependant, les immeubles en hauteur offrent des vues panoramiques vers le mont Royal et les rues qui épousent le relief du coteau de la terrasse Sherbrooke, un peu à l'est de la zone d'étude (ex. : rue des Érables, avenue Hillcrest), offrent des vues panoramiques vers le sud de l'île.

Photo 4-6 : Unité de paysage RE 1 **–** Depuis la rue Jean-**Gascon, à l'angle du carré Denise**-Pelletier, vers la ligne existante au sud-ouest géographique

Photo 4-7 : Unité de paysage RE 2 **– Depuis le boulevard Cavendish (entre l'autoroute** 40 et le boulevard de la Côte-Vertu) vers le nord-ouest géographique

Photo 4-8 : Unité de paysage RE 3 **– Depuis le chemin Radcliffe, à l'angle du croissant** Roxton, vers la ligne existante au nord-est géographique

Photo 4-9 : Unité de paysage RE 3 **–** Depuis le chemin Holland, vers le poste de Hampstead au nord-ouest géographique

Photo 4-10 : Unité de paysage RE 3 **– Depuis le chemin Kildare, vers l'avenue Marc**-Chagall au nord-ouest géographique

Photo 4-11 : Unités de paysage RE 3 et RE 4 **– Depuis le viaduc de l'avenue Westminster Nord,** vers le nord géographique

Photo 4-12 : Unité de paysage RE 4 – Depuis le chemin Fleet, vers le poste de Hampstead au sud-ouest géographique

4.4.11.5.2 Unités de paysage industriel

Les unités de paysage industriel comprennent principalement des bâtiments de grandes surfaces et d'usage généralement industriel ou commercial qui sont accompagnés de vastes aires minéralisées qui servent aux fins de stationnement, d'entreposage ou de manœuvre (voir le tableau 4-23). La végétation est généralement présente sous forme d'alignements d'arbres le long des rues. Des boisés et des friches occupent quelques petits espaces résiduels ainsi que des lisières à l'interface des voies de transport, dont la lisière boisée qui borde le canal de Lachine à la limite sud de la zone d'étude. Le poste Laurent, non touché par le projet, est situé dans une unité de paysage industriel à proximité de l'école Vanguard, un immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle (Ville de Montréal, 2005a), et du commerce IKEA. Le secteur du poste Laurent est soumis à des dispositions de PIIA en ce qui a trait à l'intégration paysagère. Le poste Rockfield à 315 kV, qui sera construit dans le cadre du projet, est situé dans une unité de paysage industriel qui rejoint le pôle de Lachine, un ensemble industriel d'intérêt, ainsi qu'une zone de reconversion d'un PIIA dans lequel, rappelons-le, plusieurs objectifs et critères insistent sur l'intégration paysagère des projets. Au sud de la zone d'étude, l'unité de paysage industriel comprend une aire marginalisée de la rive nord du canal de Lachine adjacente à des usages industriels et une partie du canal lui-même.

Les groupes importants d'observateurs sont les travailleurs et la clientèle des établissements ainsi que les usagers en transit sur les routes principales. Le champ visuel est typiquement limité par les bâtiments de gabarit très important, mais peut être profond ou ouvert en présence de vastes aires minéralisées. Il peut aussi être profond dans l'axe des voies de transport, selon la linéarité et la longueur de celles-ci. L'autoroute 40, qui traverse des unités de paysage industriel, offre des vues panoramiques d'intérêt reconnu vers le mont Royal (pour plus de détails, voir le tableau 4-25). Les photos 4-13 à 4-17 présentent des vues à l'intérieur des unités de paysage industriel.

Tableau 4-23 : Unités de paysage industriel

Composante : Limites et occupation particulière du sol
• On compte cinq unités de paysage industriel dans la zone d'étude. • Les superficies approximatives des unités de paysage industriel sont les suivantes : – IN 1 : 539 ha ; – IN 2 : 18 ha ; – IN 3 : 57 ha ; – IN 4 : 82 ha ; – IN 5 : 207 ha. • Les principales composantes visibles sont des bâtiments de grande superficie, principalement à vocation industrielle ou commerciale, ainsi que de vastes aires d'entreposage, de stationnement ou de manœuvre. La végétation est essentiellement composée d'alignements d'arbres de rue ou est de nature spontanée dans des espaces résiduels. – L'unité IN 1 s'inscrit entre la limite nord de la zone d'étude et l'autoroute 520 au sud. Elle constitue la plus vaste unité de paysage industriel de la zone d'étude. Témoin du grand cœur industriel de l'ouest de Montréal, elle comporte plusieurs espaces résiduels avec une végétation spontanée. La tronçon du boulevard Cavendish dans cette unité fait l'objet de plusieurs grands projets, en cours et futurs. – L'unité IN 2 s'insère étroitement entre un secteur résidentiel et l'autoroute 40 au sud. Le cadre bâti et la végétation arborescente de cette unité forment un écran visuel, ou une zone tampon, qui se poursuit par ailleurs à l'est de la zone d'étude. – L'unité IN 3 s'inscrit entre l'autoroute 40, au nord, l'autoroute 520, au sud, et le boulevard Cavendish, à l'ouest. Sa structure est modulée par les grandes marges avant gazonnées de l'école Vanguard et du poste Laurent. – L'unité IN 4 est enclavée par l'autoroute 520, au nord, et les gares de triage, au sud. Des bâtiments en très bon état et dotés d'aménagements paysagers témoignent d'un souci esthétique qui s'explique par la réglementation municipale de Mont-Royal (PIIA) pour les zones autorisant l'industrie (Ville de Mont-Royal, 2018). L'autoroute 520 sert de vitrine pour de grands commerces. – L'unité IN 5 est bordée par des voies ferrées, au nord et à l'ouest, et par le canal de Lachine, au sud. Elle chevauche l'autoroute 20 et rejoint la route 138 à sa limite ouest. Dans la partie nord de l'unité, de grandes aires d'entreposage alternent avec des bâtiments de différentes époques. Des bâtiments plus récents, et entretenus, contribuent à l'aspect dynamique de cette partie. Des bâtiments anciens, d'aspect négligé, confèrent une ambiance de désuétude à la partie sud de l'unité, qui inclut une aire marginale du canal de Lachine. Les rives artificialisées de cette partie du canal ne font pas encore l'objet de mise en valeur et ne sont pas accessibles. L'arrondissement de Lachine prévoit cependant y faire des interventions dans le cadre du PPU de l'écoquartier de Lachine-Est (voir la section 4.4.3.2.1 pour plus de détails). • Les cinq unités de paysage industriel sont des milieux récepteurs du projet de remplacement de lignes à 120 kV par une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield. L'unité de paysage IN 5 est le milieu récepteur du poste Rockfield projeté.

Tableau 4-23 : Unités de paysage industriel (*suite*)

Composante : Infrastructures de transport
• Les unités de paysage industriel sont notamment desservies par les principaux axes de transport suivants : – IN 1 : autoroute 40 et boulevards de la Côte-Vertu, Thimens, Poirier, Henri-Bourassa Ouest et Cavendish ; – IN 2 : autoroute 40 ; – IN 3 : autoroutes 40 et 520, et boulevard Cavendish ; – IN 4 : autoroute 520, boulevard Cavendish, chemin Dalton et avenue Royalmount ; – IN 5 : autoroute 20, boulevard Saint-Joseph, rue Victoria, voies ferrées et canal de Lachine pour la navigation de plaisance. • Un réseau cyclable local sillonne les unités IN 1 et IN 5. • Des voies ferrées traversent l'unité IN 5, du nord au sud et d'est en ouest, et la gare du Canal est située dans cette même unité au sud du poste Rockfield. Une voie ferrée traverse l'unité IN 4, qui est bordée par les gares de triage. • Dans les unités de paysage industriel, le parcours des lignes à 120 kV à remplacer est principalement situé dans des couloirs végétalisés. Au nord de l'unité IN 1, la ligne à remplacer est juxtaposée à une autre ligne à 120 kV et est située dans les terre-pleins centraux du boulevard Thimens ou en bordure du boulevard Poirier. Entre les boulevards Poirier et Dr.-Frederik-Philips, la ligne à 120 kV à remplacer est juxtaposée à une autre ligne à 120 kV et à une ligne de distribution. Elle est située dans les terre-pleins centraux du boulevard Cavendish, puis traverse un stationnement qui longe les cours arrière d'habitations. Les supports des deux lignes à 120 kV juxtaposées sont à treillis et généralement alignés. Dans l'unité IN 2, une ligne de distribution traverse un stationnement en longeant de près la ligne à 120 kV à remplacer située dans l'unité TR 1 adjacente et juxtaposée à une autre ligne à 120 kV. Dans l'unité IN 3, le parcours de la ligne à remplacer emprunte des couloirs végétalisés qui longent des allées de circulation de grands stationnements. La ligne est également sur supports à treillis. Dans l'unité IN 4, la ligne à remplacer, sur supports à treillis également, emprunte les terre-pleins centraux aménagés du chemin Dalton. Dans l'unité IN 5, la ligne à remplacer, sur supports tubulaires, emprunte un couloir végétalisé qui longe une voie ferrée, elle aussi comprise dans cette unité. Elle traverse ainsi plusieurs axes importants de circulation.
Composante **: Éléments d'utilisation du territoire ou d'intérêt paysager reconnus**
• Certaines unités de paysage industriel comprennent des éléments d'intérêt qui retiennent l'attention par rapport au projet. Ces unités et éléments sont les suivants : – IN 1 : mosaïque de milieux naturels, écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, projets de développement 1 (REM), 2 (raccordement du boulevard Thimens), 3 (mise en valeur du ruisseau Brook), 4 (centre de traitement des matières organiques [CTMO]) et 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent) ainsi que projet 10 (démantèlement et reconfiguration d'une tronçon d'une ligne souterraine à 120 kV [circuits 1230 et 1233]) ; cette unité est bordée, à l'extérieur de la zone d'étude, par le parc-nature du Bois-de-Liesse, le parc-nature du Bois-de-Saraguay et le village de Saraguay (secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle), lequel comprend le Bois-de-Saraguay (arrondissement naturel déclaré) ; – IN 2 : projet de développement 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent) ; – IN 3 : école Vanguard, un immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle et vues panoramiques d'intérêt vers le mont Royal depuis l'autoroute 40 ; – IN4 : projet de développement 9 (corridor écologique Darlington) ; – IN 5 : milieu récepteur du poste Rockfield, lieu historique national du Canal-de-Lachine, ensemble industriel d'intérêt patrimonial Pôle industriel de Lachine, pont Rockfield et viaducs de pierre du pont Rockfield ; cette unité comprend des immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle (Complexe Dominion Bridge Company, Complexe Stefil, Complexe Jenkins Canada Inc.) et des systèmes de levage et des ponts roulants, situés sur le boulevard Saint-Joseph (non cartographiés). Ces témoins de l'histoire industrielle de Montréal sont à proximité du poste Rockfield. Cette unité englobe également les projets de développement 16 (échangeur Saint-Pierre), 17 (tramway) et 18 (écoquartier Lachine-Est).
Composante : Relief
• Le relief des unités est relativement plat. • Un viaduc du boulevard Henri-Bourassa Ouest surplombe l'unité IN 1.

Tableau 4-23 : Unités de paysage industriel (*suite*)

Composante : Hydrographie
• Le ruisseau Brook coule dans l'unité IN 1.
Composante : Végétation
• Des alignements d'arbres bordent les artères principales des unités de paysage industriel. Certains sites sont aménagés, particulièrement en façade. • Quelques boisés et espaces résiduels occupés par une végétation spontanée sont intercalés entre les bâtiments, particulièrement dans l'unité IN 1. • Une végétation spontanée prend fréquemment place à l'interface des secteurs industriels et des voies de transport (voies ferrées, canal de Lachine, autoroutes, lignes de transport d'énergie) de même que sur des sites sans activité comme celui de la Dominion Bridge Company, dans l'unité IN 5. La végétation spontanée sur la rive artificialisée du canal de Lachine forme un écran visuel important.
Composante : Organisation spatiale
• Le cadre bâti le long du boulevard Cavendish est appelé à se densifier dans l'unité IN 1. • L'alternance des bâtiments de gabarit important avec les vastes surfaces minéralisées forme un encadrement visuel discontinu le long des voies de circulation. • Les bâtiments de gabarit important et les vastes aires minéralisées sont regroupés en de grands îlots qui confèrent un aspect monumental à la trame urbaine généralement orthogonale des unités de paysage industriel. Dans l'unité IN 5, les axes convergents de l'autoroute 20 et du canal de Lachine contribuent toutefois à une orientation variable des bâtiments.
Composante : Observateurs
• Les travailleurs et visiteurs des établissements industriels ou commerciaux sont des observateurs fixes temporaires. Certains fréquentent des établissements qui longent les lignes existantes à remplacer ou qui sont situés aux environs du poste Rockfield. • Les usagers en transit empruntant les routes principales et les réseaux et gares ferroviaires représentent de grands groupes d'observateurs mobiles des unités de paysage industriel. • Les plaisanciers qui empruntent le canal de Lachine, en contrebas des rives, forment un groupe d'observateurs mobiles sensibles au paysage.
Composante : Champ visuel
• Le champ visuel est limité ou filtré en profondeur et en ouverture par le cadre bâti ou la végétation arborescente. Il peut être profond et ouvert en présence de vastes aires minéralisées. Les aires minéralisées plus restreintes offrent des percées visuelles. • Des perspectives profondes sont notamment orientées dans l'axe des longs segments rectilignes des rues et des emprises de lignes de transport d'énergie. • L'autoroute 40 et le viaduc du boulevard Henri-Bourassa Ouest offrent des vues panoramiques (voir l'unité de paysage de transport TR 1 pour le viaduc du boulevard Cavendish, qui offre aussi des vues panoramiques).
Composante : Qualités picturales
• Les vues panoramiques, depuis le viaduc du boulevard Henri-Bourassa vers le sud-est, permettent de voir des secteurs industriels, le poste de Saraguay et la ligne existante à remplacer. Elles permettent également de percevoir la silhouette du mont Royal à plus de 10 km de distance au sud-est. • Les bâtiments, ensembles et éléments industriels d'intérêt patrimonial forment des attraits visuels et sont notamment concentrés dans l'unité IN 5. • Dans l'unité IN 5, la route 138 et le pont ferroviaire Rockfield, qui enjambent le canal, offrent de grandes perspectives en plongée vers le canal. • Plusieurs tours d'eau comportant des noms ou logos forment des repères visuels qui ponctuent l'horizon d'un paysage d'aspect monumental et souvent anonyme.

Photo 4-13 : Unité de paysage IN 1 **–** Depuis le boulevard Henri-**Bourassa, à l'angle du boulevard Thimens,** vers le nord-ouest géographique

Photo 4-14 : Unité de paysage IN 1 **– Depuis le boulevard Thimens, à l'angle de la rue Steinberg,** dans **l'axe de l'emprise de la ligne existante vers l'est géographique (mont Royal en arrière**-plan)

Photo 4-15 : Unité de paysage IN 3 – Depuis le chemin de la Côte-de-Liesse vers le poste Laurent au nord-ouest géographique

Photo 4-16 : Unité de paysage IN 3 – Depuis le poste Laurent vers le chemin de la Côte-de-Liesse au sud-est géographique

Photo 4-17 : Unité de paysage IN 5 – Depuis la gare du Canal vers le poste Rockfield et la ligne existante à remplacer, vers le nord géographique

4.4.11.5.3 Unités de paysage de parc

Les unités de paysage de parc comprennent des espaces verts aménagés qui se démarquent par leurs vastes superficies. Ces espaces, en grande partie voués aux loisirs, sont ou ont été des pôles d'attrait qui incluent parfois des bâtiments d'usages variés (institutionnels, équipements sportifs, etc.). La végétation arborescente, regroupée en bosquets ou lisières, y est abondante.

Sauf pour l'unité PA 2, correspondant à l'ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets, présentement en transformation, les groupes importants d'observateurs sont les travailleurs et la clientèle des établissements, les amateurs de plein air et les sportifs ainsi que les usagers en transit sur les routes qui bordent les unités. Le champ visuel est généralement filtré par la végétation arborescente. Les grandes étendues gazonnées, les plateaux sportifs ou les parcours de golf favorisent toutefois des perspectives profondes (pour plus de détails, voir le tableau 4-24). Les photos 4-18 et 4-19 présentent des vues à l'intérieur des unités de paysage de parc.

Tableau 4-24 : Unités de paysage de parc

Composante : Limites et occupation particulière du sol
• On compte quatre unités de paysage de parc dans la zone d'étude. Ce sont des pôles d'attrait dont les principales composantes sont de grands espaces verts de loisirs, une végétation arborescente abondante et quelques bâtiments qui ont des liens visuels ou physiques avec les espaces verts. • Les dimensions approximatives et les principales composantes de ces unités sont les suivantes : – PA 1 : 94 ha (parc Philippe-Laheurte, parc Marcel-Laurin, bassin de la Brunante, bâtiments à proximité, à savoir la bibliothèque du Boisé, le SPVM, une école, un édifice des travaux publics et l'île de la Brunante, habitée) ; – PA 2 : 50 ha (ancien site de l'hippodrome Blue Bonnets, présentement en transformation) ; – PA 3 : 10 ha (terrain de golf Meadowbrook) ; – PA 4 : 20 ha (parc LaSalle). • *L'unité PA 3 est un milieu récepteur* du projet de remplacement de lignes à 120 kV par une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield.
Composante : Infrastructures de transport
• Les unités de paysage de parc sont notamment desservies ou bordées par les voies principales suivantes : – PA 1 : boulevards Thimens, Poirier et Cavendish ; – PA 2 : rue Jean-Talon Ouest ; – PA 3 : chemin de la Côte-Saint-Luc ; – PA 4 : rues Victoria et Saint-Antoine. • Des sentiers piétonniers sont aménagés dans chaque unité de paysage de parc, sauf dans l'unité PA 2. L'extrémité du sentier informel (« the Path ») rejoint l'unité PA 3. • Une des lignes existantes à remplacer longe en partie l'unité PA 1 et son parcours est juxtaposé à une autre ligne à 120 kV. L'autre ligne à remplacer traverse l'extrémité est de l'unité PA 3. Les supports des lignes juxtaposées, à treillis, sont alignés.
Composante **: Éléments d'utilisation du territoire ou d'intérêt paysager reconnus**
• Certaines unités de paysage de parc comprennent des éléments d'intérêt qui retiennent l'attention par rapport au projet. Ces unités et éléments sont les suivants : – PA 1 : milieu naturel de conservation volontaire (parc Marcel-Laurin), mosaïque de milieux naturels, boisés (parc Marcel-Laurin et espace vert au sud du parc Philippe-Laheurte), projet de développement 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent) et projet 10 (démantèlement et reconfiguration d'un tronçon de ligne souterraine à 120 kV [circuits 1230 et 1233]) ; – PA 3 : projet de développement 15 (secteur Meadowbrook – parc-nature urbain et patrimonial – voir la carte A).
Composante : Relief
• Le relief des unités est relativement plat.
Composante : Hydrographie
• Un petit ruisseau traverse le boisé du parc Marcel-Laurin dans l'unité PA 1, et le bassin de la Brunante, artificiel, occupe le nord du parc Marcel-Laurin. • La rivière Saint-Pierre coule au sud-ouest de l'unité PA 2. • Un ruisseau sans nom traverse le terrain du Club de golf Meadowbrook dans l'unité PA 3.

Tableau 4-24 : Unités de paysage de parc (*suite*)

Composante : Végétation
• Une végétation arborescente généralement abondante caractérise les unités. Elle est parfois accompagnée de grands massifs arbustifs.
Composante : Organisation spatiale
• La végétation arborescente, les bâtiments, les plateaux sportifs et les sentiers sont les éléments structurants des unités de paysage de parc. La végétation arborescente est cependant l'élément structurant commun à toutes les unités de paysage de parc. • Une végétation arborescente entoure ou borde les grands plateaux sportifs des unités PA 1 et PA 4, alors qu'elle balise les parcours de golf dans un axe est-ouest dans l'unité PA 3. Des alignements substantiels d'arbres appuient la géométrie de l'ancienne piste de course dans l'unité PA 2. • Ailleurs, la végétation forme des bosquets ou des alignements. • La végétation des unités crée parfois des écrans visuels denses.
Composante : Observateurs
• Les travailleurs, les amateurs de plein air et les sportifs sont des observateurs fixes temporaires dans les unités PA 1, PA 3 et PA 4. • Les usagers des pistes et des sentiers ainsi que des voies qui bordent les unités sont des observateurs mobiles dans ces mêmes unités.
Composante : Champ visuel
• Le champ visuel est filtré ou limité par la végétation. Les vastes plateaux sportifs, ainsi que les parcours du Club de golf Meadowbrook, favorisent toutefois des perspectives profondes orientées en plusieurs directions.
Composante : Qualités picturales
• La qualité picturale des unités de paysage de parc repose en grande partie sur la végétation arborescente. Celle-ci crée une ambiance d'oasis urbaine et ses lignes de force contrastent avec les grands plans gazonnés ou d'eau.

Photo 4-18 : Unité de paysage PA 1 **–** Depuis le stationnement de la bibliothèque du Boisé vers le sud-ouest géographique (bibliothèque adossée au boisé protégé du parc Marcel-Laurin)

Photo 4-19 : Unité de paysage PA 2 **–** Depuis le chemin de la Côte-Saint-**Luc (hors de la zone d'étude)** vers le sud-est géographique (terrain de golf Meadowbrook)

4.4.11.5.4 Unités de paysage de transport

Les unités de paysage de transport comprennent de grandes infrastructures de transport véhiculaire ou ferroviaire et une végétation arborescente notable en superficie ou qui sert d'écrans visuels à l'interface de secteurs industriels, résidentiels ou de loisirs.

Les usagers des infrastructures de transport composent le plus important groupe d'observateurs. Le champ visuel est profond dans l'axe des infrastructures, mais l'ouverture est limitée ou filtrée par la végétation arborescente qui longe les voies ferroviaires. Un viaduc du boulevard Cavendish offre des vues panoramiques vers le mont Royal (pour plus de détails, voir le tableau 4-25). La photo 4-20 présente une vue à l'intérieur de l'unité de paysage de transport TR 1.

Tableau 4-25 : Unités de paysage de transport

Composante : Limites et occupation particulière du sol
• On compte trois unités de paysage de transport dans la zone d'étude. Ces unités sont des territoires reliés à des infrastructures de transport qui interrompent la trame urbaine. Leurs dimensions approximatives et composantes principales sont les suivantes : – TR 1 : 26 ha (autoroute 40 et bretelles d'accès au boulevard Cavendish, viaduc du boulevard Cavendish, îlot boisé d'aspect naturel, plantations d'arbres, plaine gazonnée) ; cette unité enclavée par des unités de paysage industriel forme un important noyau verdoyant ; – TR 2 : 129 ha (gare de triage, voies ferrées, routes d'accès contrôlé, aires d'entreposage minéralisées, bâtiments industriels, espaces résiduels avec végétation arborescente) ; cette unité, d'accès limité, est la partie nord d'une très vaste superficie consacrée au transport automobile et ferroviaire ; – TR 3 : 24 ha (voies ferrées, viaduc ferroviaire, espaces résiduels avec végétation arborescente) ; les voies ferrées de cette unité restreinte sont empruntées pour le transport de voyageurs. • Les unités de paysage de transport sont des milieux récepteurs du projet de remplacement de lignes à 120 kV par une ligne à 315 kV entre les postes de Saraguay et Rockfield.
Composante : Infrastructures de transport
• Les infrastructures citées plus haut. • Les lignes existantes à remplacer traversent les unités de paysage de transport. L'une d'elles est juxtaposée à une ligne à 120 kV dans l'unité TR 1. Les supports de ces deux dernières lignes, à treillis, sont alignés.
Composante **: Éléments d'utilisation du territoire ou d'intérêt paysager reconnus**
• Toutes les unités de paysage de transport comprennent des éléments d'intérêt qui retiennent l'attention par rapport au projet et au contexte. Ces unités et éléments sont les suivants : – TR 1 : projet de développement 5 (corridor de biodiversité de Saint-Laurent – voir la carte A), vues d'intérêt vers le mont Royal (vues panoramiques valorisées, depuis l'autoroute 40 vers le mont Royal à plus de 5 km à l'est) ; – TR 2 : projets de développement 8 (prolongement du boulevard Cavendish), 9 (corridor écologique Darlington) et 12 (quartier Namur-Hippodrome – voir la carte A) ; – TR 3 : coteau de la terrasse Sherbrooke.
Composante : Relief
• Sauf pour le coteau de la terrasse Sherbrooke dans l'unité TR 3, le relief est plutôt plat dans les unités de paysage de transport.

Tableau 4-25 : Unités de paysage de transport (*suite*)

Composante : Hydrographie
• Des cours d'eau drainent l'unité TR 2.
Composante : Végétation
• Une végétation spontanée prend place dans plusieurs espaces non utilisés des unités de paysage de transport. • De grandes aires herbacées bordent les bretelles de l'autoroute 40. Des plantations d'arbres ont cependant été effectuées dans l'emprise de la bretelle sud de l'autoroute. Une végétation arborescente spontanée prend place entre la bretelle nord et une ligne existante à remplacer.
Composante : Organisation spatiale
• L'organisation spatiale des unités de paysage de transport est tributaire des infrastructures de transport et de la végétation arborescente. • De grandes lisières de végétation arborescente spontanée ou des alignements d'arbres prennent place entre les infrastructures de transport et la trame urbaine. • Les accès aux unités TR 2 et TR 3 sont limités aux travailleurs et aux passagers des trains. Les accès visuels depuis les unités de paysage adjacentes sont limités par la présence de végétation arborescente. • Une végétation arborescente spontanée forme un écran visuel entre la bretelle nord de l'autoroute 40 et une ligne existante à remplacer.
Composante : Observateurs
• Les usagers de l'autoroute 40 et du boulevard Cavendish (automobilistes et piétons) sont les observateurs mobiles dans l'unité TR 1. • Les travailleurs sont des observateurs fixes temporaires dans les unités TR 2 et TR 3. • Les passagers des trains sont des observateurs mobiles dans les unités TR 2 et TR 3.
Composante : Champ visuel
• Le champ visuel est profond dans l'axe des longues voies linéaires de transport. Son ouverture est limitée ou filtrée en présence de végétation arborescente, de talus ou de bâtiments au gabarit important. • Le viaduc du boulevard Cavendish, qui traverse l'autoroute 40, est muni d'un trottoir et offre aussi des vues panoramiques vers le mont Royal.
Composante : Qualités picturales
• La qualité picturale de l'unité de paysage TR 1 repose sur la présence de végétation arborescente et de grands espaces gazonnés. • Rappelons que les vues valorisées vers le mont Royal contribuent à l'identité du territoire montréalais.

Photo 4-20 : Unité de paysage TR 1 **–** Depuis le viaduc du boulevard Cavendish vers la végétation arborescente entre la ligne existante à remplacer et la bretelle nord (mont Royal en arrière-plan à **l'est** géographique)

5 Participation du public

Hydro-Québec accorde une grande importance à l'avis et aux préoccupations du public dans la réalisation de ses projets. Afin d'assurer l'intégration harmonieuse du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield dans son milieu d'accueil, elle a entamé une démarche de consultation et de participation du public à l'automne 2018.

L'entreprise a ainsi tenu compte des attentes et des préoccupations exprimées par les principaux acteurs du milieu d'accueil de façon à adapter du mieux possible le projet aux réalités locales.

Le présent chapitre résume les grandes étapes de la démarche de participation du public, ses objectifs, les publics ciblés, les activités réalisées à chacune des étapes, les principales préoccupations exprimées, les moyens de communication utilisés ainsi que les grandes tendances observées.

Les outils de communication suivants sont associés à cette démarche (voir l'annexe E)[19] :

- les avis publics de l'évaluation environnementale menée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) (annexe E.1) ;
- le communiqué de presse annonçant le projet de modernisation du réseau électrique ainsi que le partenariat entre Hydro-Québec et la Ville de Montréal dans le projet de corridor vert (annexe E.2) ;
- les bulletins d'information sur le projet (annexe E.3) ;
- les formulaires de présentation des avis et commentaires (annexe E.3) ;
- les invitations aux activités portes ouvertes (annexe E.3) ;
- la page Web consacrée au projet (annexe E.4) ;
- les infolettres Info-projet envoyées par courriel (annexe E.5) ;
- un résumé de la revue de presse sur le projet (annexe E.6) ;
- un résumé de la démarche de collaboration avec le milieu d'accueil (annexe E.7) ;
- la résolution de la Ville de Montréal-Ouest traitant du projet, datée du 4 mai 2021 (annexe E.8).

19. Il est à noter que, sur demande, les outils de communication pouvaient être fournis en version anglaise. L'annexe E ne présente que les versions en français.

5.1 Sommaire de la démarche de participation du public

La démarche de participation du public est fondée sur la notion d'équilibre entre, d'une part, les objectifs d'Hydro-Québec et, d'autre part, les attentes et les besoins exprimés par les gestionnaires du territoire, les organismes locaux et régionaux, les groupes à vocation environnementale, les utilisateurs du territoire, les propriétaires potentiellement touchés et les résidents concernés par le projet. Son principal objectif est de favoriser une intégration aussi harmonieuse que possible du projet dans son milieu d'accueil.

Dès 2018, l'équipe de projet d'Hydro-Québec entamait des discussions sur le projet lors de rencontres avec des élus et des gestionnaires municipaux des territoires concernés. Ces premières démarches consistaient à mieux connaître les besoins et les préoccupations de chaque territoire en lien avec le projet, à recueillir des informations de proximité et à élaborer, en concertation avec les élus et les gestionnaires de chaque secteur, une démarche de collaboration avec le milieu.

Alors que les études techniques et environnementales démarraient, des échanges plus approfondis se poursuivaient en intégrant des groupes du milieu. De ces échanges est ressortie une occasion de concilier le projet d'Hydro-Québec avec celui de la Ville de Montréal consistant à créer un corridor vert dans un axe nord-sud qui ferait partie de son réseau de corridors verts. Ainsi est né le corridor vert reliant le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon (dont les principes d'aménagement sont énumérés à la section 7.2.1) qui, à certains endroits, chevauchera l'emprise de la ligne entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc, comme il a été convenu avec la Ville de Montréal ainsi qu'avec les arrondissements et villes concernées.

Lors d'une rencontre des partenaires tenue le 9 avril 2019, Hydro-Québec a lancé officiellement la démarche de consultation sur son projet de modernisation du réseau électrique avec tous les gestionnaires municipaux concernés. Cette rencontre rassemblait des représentants de différents services de la Ville de Montréal, des Arrondissements de Saint-Laurent, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, de Lachine et de LaSalle, des Villes de Montréal-Ouest et de Côte-Saint-Luc ainsi que d'organismes à vocation environnementale, notamment le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal et Vélo Québec.

La démarche de participation du public consistait à mettre sur pied différents mécanismes de collaboration adaptés à chaque public et territoire, tels que des comités ou tables techniques avec les gestionnaires municipaux et des comités de travail composés de résidents, d'élus et de gestionnaires municipaux ainsi que de représentants d'Hydro-Québec. Les objectifs étaient d'échanger sur le milieu et sur le projet, puis de recenser les commentaires, les idées, les suggestions et les préoccupations afin que le milieu puisse prendre part à l'élaboration du projet.

Le tableau 5-1 présente sommairement les rencontres des comités et des tables mis en place dans le but de dégager un consensus sur les aspects techniques, pratiques et visuels de la ligne et des bâtiments des postes. Les sujets abordés variaient selon les tables et les comités, mais englobaient : l'usage privé et public des emprises, la réalisation d'aménagements récréatifs et paysagers dans les emprises, l'effet potentiel des champs électriques et magnétiques produits par la ligne et les postes sur la santé, l'aspect visuel des lignes de transport, les effets potentiels du projet sur la valeur des propriétés situées à proximité, les tracés étudiés et l'enfouissement de ligne, le choix des sites d'implantation des postes, la taille et la hauteur des bâtiments des postes, la sécurité autour des installations ainsi que le bruit généré par la ligne et les postes.

Tableau 5-1 : Tables et comités mis en place pour le processus de consultation

Nom de comité ou de table	Ville ou arrondissement	Nombre de rencontres	Participants
Comité décisionnel et de suivi	Ville de Montréal : Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et Service de la gestion et de la planification des immeubles de la Ville de Montréal Ville de Côte-Saint-Luc Ville de Montréal-Ouest Arrondissement de Saint-Laurent Arrondissement de Lachine Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce Arrondissement de LaSalle [a]	3	Gestionnaires ou conseillers du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et du Service de la gestion et de la planification des immeubles de la Ville de Montréal Gestionnaires des villes et des arrondissements
Comité de travail technique	Ville de Montréal : Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports	10	Conseillers techniques du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal et des villes et des arrondissements
Table technique	Arrondissement de Saint-Laurent	6 [b]	Directeur d'arrondissement, gestionnaires municipaux et élus
Table technique	Ville de Mont-Royal	2	Directrice générale et gestionnaires municipaux
Comité de travail	Ville de Côte-Saint-Luc	7	Maire, élus, directeur général, conseillers municipaux et résidents
Rencontres d'échange	Ville de Hampstead	2	Élue, directeurs
Table technique	Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	3	Directeur d'arrondissement, gestionnaires municipaux
Comité de travail	Ville de Montréal-Ouest	8	Directrice générale, une conseillère municipale et des résidents
Table technique	Arrondissement de Lachine	4	Mairesse et gestionnaires
Table technique	Arrondissement de LaSalle	6	Directeurs et conseillers de l'arrondissement

a. Les échanges avec les représentants de l'arrondissement de LaSalle ont traité du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc. Puisque la portion du projet entre les postes Rockfield et de l'Aqueduc est maintenant reportée à environ 2040, les échanges avec les représentants de l'arrondissement sont également repoussés.
b. Comprend des présentations au comité consultatif d'urbanisme (CCU).

La démarche de participation du public a été planifiée et adaptée de façon à considérer les besoins et à mieux comprendre les préoccupations particulières dans chacun des milieux. Ainsi, de concert avec certaines collectivités, Hydro-Québec a mis sur pied des comités de travail auxquels siégeaient ses représentants, des élus, des gestionnaires et des résidents pour réfléchir à une meilleure intégration du projet avant de le présenter à la population. Un horaire et un ordre du jour flexibles ont été adoptés pour faciliter la participation continue. Étant donné les contraintes liées à la pandémie de COVID-19 et afin de respecter les règles de santé publique en vigueur, certaines rencontres en groupe ont été réalisées par visioconférence.

D'autres collectivités ont préféré la tenue de rencontres directes sous forme de portes ouvertes avec les résidents vivant à proximité des postes et des lignes, afin qu'ils puissent exprimer leurs préoccupations, leurs commentaires ou leur avis sur le projet. Dans tous les cas, on a multiplié les échanges avec les gestionnaires municipaux afin que la démarche et les activités proposées répondent le mieux possible aux attentes des différentes collectivités concernées.

Ces rencontres et échanges ont généré des propositions, des idées d'aménagement et des demandes d'amélioration et de bonification des mesures avancées par Hydro-Québec, l'objectif étant de réduire l'impact du projet et de l'intégrer le plus adéquatement possible dans son milieu d'accueil.

5.2 Objectifs généraux

Les objectifs de la démarche de participation du public et de collaboration mise en œuvre auprès des organismes et des résidents des villes et des arrondissements dans le cadre du projet sont les suivants :

- Faire connaître et expliquer le projet aux élus, aux gestionnaires municipaux, aux représentants de groupes et d'organismes régionaux et locaux, aux propriétaires potentiellement touchés et aux résidents du milieu d'accueil.
- Mener une démarche de collaboration étroite avec les gestionnaires du milieu au moyen de consultations régulières et par l'établissement de tables techniques et de comités de travail.
- Prendre connaissance des préoccupations du milieu à l'égard du projet en vue d'apporter des réponses sous la forme de compléments d'information, d'optimisations du projet ou de mesures d'atténuation dans la mesure du possible.
- Assurer une insertion harmonieuse du projet dans le milieu d'accueil en adoptant des mesures d'intégration pertinentes compte tenu des préoccupations et des intérêts exprimés par le milieu au début du projet, afin que les acteurs soient parties prenantes des solutions.
- Déployer une approche de proximité avec la population, les propriétaires et les groupes du milieu d'accueil au moyen de rencontres, d'activités portes ouvertes et de visites sur le terrain.

La démarche de participation du public adoptée par Hydro-Québec dans le cadre du projet se déclinait en trois grandes étapes :

- l'étape de la consultation préalable (2018-2019) ;
- l'étape de l'information-consultation (2019-2021) ;
- l'étape de l'information sur la solution envisagée (2022-2023).

5.3 Publics visés

Les parties prenantes visées par la démarche de participation du public sont les suivantes :

- les élus et les gestionnaires des territoires municipaux ;
- les propriétaires de lots touchés et potentiellement touchés par le tracé de ligne étudié et ses variantes ;
- les résidents vivant à proximité des installations concernées ;
- les utilisateurs du territoire ;
- les élus provinciaux et municipaux ;
- les groupes à vocation environnementale ou récréative ;
- les représentants régionaux des ministères concernés ;
- les acteurs du milieu économique local ;
- les résidents de la zone d'étude.

Le tableau 5-2 présente les différentes parties prenantes rencontrées au cours de la démarche de participation du public.

Tableau 5-2 : Publics informés ou rencontrés au cours de la démarche de participation du public

Partie prenante	Public rencontré
Municipalités ou arrondissements	
Ville de Montréal : • Cabinet de la mairesse et direction générale • Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et Service du développement économique • Service de la gestion et de la planification des immeubles	Élus, gestionnaires et conseillers
Arrondissement de LaSalle	Élus et gestionnaires
Arrondissement de Lachine	Élus et gestionnaires
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	Élus et gestionnaires
Arrondissement de Saint-Laurent	Élus et gestionnaires
Ville de Montréal-Ouest	Élus et gestionnaires
Ville de Côte-Saint-Luc	Élus et gestionnaires
Ville de Hampstead	Élus et gestionnaires
Ville de Mont-Royal	Élus et gestionnaires

Tableau 5-2 : Publics informés ou rencontrés au cours de la démarche de participation du public (*suite*)

Partie prenante	Public rencontré
Municipalités ou arrondissements (*suite*)	
Cité de Dorval *Note : La Cité de Dorval a été informée du projet à l'étape de la consultation préalable, puisqu'un scénario préliminaire envisageait une portion du projet sur son territoire. Le projet a été revu par la suite et ne la concerne plus.*	Élus et gestionnaires
Municipalités et arrondissements touchés par le projet	Membres de la population
Organismes affiliés à la Ville de Montréal	
Quartier Namur-Hippodrome	Gestionnaires et conseillers
Élus à l'Assemblée nationale du Québec	
Circonscription de Marquette	Député
Circonscription de Notre-Dame-de-Grâce	Députée
Circonscription de D'Arcy-McGee	Députée
Circonscription de Saint-Laurent	Députée
Ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal	Députée
MELCCFP et ses experts	
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique	Analystes et conseillers
Groupes du milieu	
Conseil régional de l'environnement de Montréal	Gestionnaires et conseillers
Les amis du parc Meadowbrook	Membres du Conseil
Concert-Action Lachine	Gestionnaires et conseillers
Vélo Québec	Gestionnaires et conseillers
Groupes économiques et entreprises	
NAV CANADA	Analystes et conseillers
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	Le Conseil et la direction
Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal	Le Conseil et la direction
Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent – Mont-Royal	Le Conseil et la direction
Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest (anciennement Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal)	Le Conseil et la direction
Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ)	Le Conseil et la direction
Aéroports de Montréal (ADM)	Gestionnaires
Canadien Pacifique Kansas City (CPKC)	Gestionnaires et conseillers
Propriétaires	
Propriétaires privés d'un terrain faisant l'objet d'une servitude au bénéfice d'Hydro-Québec	
Propriétaires de lots potentiellement touchés par une acquisition de servitude	

5.4 Étape de la consultation préalable

5.4.1 Objectifs

L'étape de la consultation préalable s'est déroulée à l'hiver 2018-2019. Ses objectifs étaient les suivants :

- Établir un premier contact avec des acteurs ciblés.
- Positionner le projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc par rapport au développement social et économique de la métropole.
- Présenter les grandes lignes du projet ainsi que les études environnementales et techniques à venir.
- Recueillir les principales sources de préoccupations et les commentaires initiaux en vue de bonifier le projet, le cas échéant, avant son lancement public.
- Concevoir un projet collectif et mobilisateur pour Montréal, en liant le projet de modernisation du réseau électrique d'Hydro-Québec et le projet de corridor vert de la Ville de Montréal.
- Proposer une démarche d'intégration sociale, de partenariat et de collaboration avec le milieu et valider les attentes quant à cette démarche, afin qu'elle soit adaptée à chaque territoire concerné.

5.4.2 Activités

À l'étape de la consultation préalable, les rencontres et les échanges avec les diverses parties prenantes du territoire ont permis de dégager de premières pistes de bonification du projet et de cerner les occasions d'intégration du projet en accord avec les initiatives locales et les préoccupations exprimées. Ces premières discussions ont également jeté les fondations d'une approche collaborative adaptée à chaque territoire. Le tableau 5-3 présente les rencontres tenues à cette étape.

Tableau 5-3 : Étape de la consultation préalable – Publics rencontrés ou contactés

Date	Public
17 octobre 2018	Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal
18 octobre 2018	Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent – Mont-Royal
18 octobre 2018	Arrondissement de Saint-Laurent
19 octobre 2018	Conseil régional en environnement (CRE) de Montréal
22 octobre 2018	Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest (anciennement Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal)
23 octobre 2018	Cité de Dorval
30 octobre 2018	Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal

Tableau 5-3 : Étape de la consultation préalable – Publics rencontrés ou contactés (*suite*)

Date	Public
31 octobre 2018	Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ)
1er novembre 2018	Ville de Montréal
5 novembre 2018	Aéroports de Montréal (ADM)
7 novembre 2018	Arrondissements de Lachine et de LaSalle
7 novembre 2018	Ville de Montréal-Ouest
8 novembre 2018	Ville de Côte-Saint-Luc
8 novembre 2018	Arrondissement de Lachine
19 novembre 2018	Service du développement économique, Ville de Montréal
27 novembre 2018	Vélo Québec
3 décembre 2018	Ville de Côte-Saint-Luc
4 décembre 2018	Ville de Mont-Royal
10 décembre 2018	Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
8 janvier 2019	Ville de Montréal
11 janvier 2019	Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
16 janvier 2019	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
19 février 2019	Ville de Montréal

5.4.2.1 Enjeux et occasions en lien avec le projet de corridor vert

Une tendance forte a émergé des discussions tenues avec les différents territoires visés sur l'île de Montréal, soit la volonté de réaliser des initiatives de mobilité active et de verdissement dans l'axe du tracé de la ligne projetée. Cette volonté a été exprimée dans les médias par divers groupes et par les intervenants municipaux. Dans certains cas, comme dans les arrondissements de LaSalle et de Saint-Laurent, des projets d'aménagement dans l'emprise de ligne étaient déjà en cours de planification en concertation avec des groupes du milieu. Le projet de modernisation du réseau d'Hydro-Québec représente une occasion de concilier les besoins de croissance et de pérennité du réseau avec les projets des collectivités d'accueil, notamment le projet de corridor vert, soit un parcours récréatif piétonnier et cyclable qui relie des parcs et espaces verts, dont le fil conducteur est le verdissement du territoire.

Au Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal, un projet de corridor vert répondait aux objectifs de la Ville de créer des axes qui intègrent la mobilité active de façon sécuritaire, augmentent la biodiversité, contribuent à la consolidation de la Trame verte et bleue du Grand Montréal et mettent en place des mesures d'adaptation aux aléas climatiques (lutte contre les îlots de chaleur,

inondations, etc.)[20]. La convergence des objectifs de la création de corridors verts et de ceux de la modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc a permis de jeter les bases d'un partenariat entre Hydro-Québec et le milieu d'accueil.

5.4.2.2 Enjeux et occasions spécifiques à l'arrondissement de Saint-Laurent

- Arrimage du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc au projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent (aussi appelé « Vert-de-gris »), une zone de 450 hectares qui agirait comme un « pont vert » depuis l'échangeur Cavendish de l'autoroute 40 jusqu'aux parcs-nature du Bois-de-Saraguay et du Bois-de-Liesse. Il est à noter qu'Hydro-Québec avait accueilli favorablement le projet de Saint-Laurent dans le cadre de l'entente de collaboration sur le verdissement conclue en 2015 entre la Ville de Montréal et Hydro-Québec.
- En 2017, le projet d'aménagement faunique de l'Arrondissement de Saint-Laurent, visant à favoriser le papillon monarque, les pollinisateurs et les oiseaux dans le corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse, a été retenu dans le cadre de la deuxième phase de l'entente de collaboration sur le verdissement conclue en 2015 entre la Ville de Montréal et Hydro-Québec. L'Arrondissement s'est alors vu octroyer une aide financière de 152 000 $. Le projet d'aménagement faunique ciblait une portion de l'emprise de la ligne à 120 kV (circuits 1246 et 1248 ainsi que 1230 et 1233) qui longe le boulevard Cavendish entre le boulevard Thimens et la boulevard Poirier dans le secteur du pôle Marcel-Laurin. Initialement, les travaux d'aménagement devaient être réalisés à l'automne 2018. Toutefois, compte tenu de l'annonce imminente du projet de modernisation du réseau électrique dans le secteur du pôle Marcel-Laurin, l'Arrondissement les a plutôt effectués sur un autre site à proximité de l'emprise de ligne. Les travaux se sont terminés en 2020.

5.4.2.3 Enjeux et occasions spécifiques à la ville de Montréal-Ouest

- Questionnement sur le choix d'une ligne aérienne plutôt que souterraine.
- Volonté d'augmenter la superficie des espaces verts et d'éviter la coupe d'arbres, notamment au Club de golf Meadowbrook.
- Préoccupations relatives au bruit, aux champs électriques et magnétiques, aux travaux de construction et aux travaux de maîtrise de la végétation d'Hydro-Québec.
- Préoccupations quant à la prolongation des baux d'embellissement avec Hydro-Québec.
- Importance des communications bilingues pour les résidents (français et anglais).

20. Pour plus d'information sur le réseau de corridors verts, qui comprend celui de Saraguay-Angrignon, voir le *Plan nature et sports* de la Ville de Montréal : portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_nature_et_sports_0.pdf.

5.4.2.4 Enjeux et occasions spécifiques à la ville de Côte-Saint-Luc

- Questionnement sur le choix d'une ligne aérienne plutôt que souterraine.
- Préoccupations relatives aux champs électriques et magnétiques et au bruit généré par les lignes de transport et le poste de Côte-Saint-Luc projeté.
- Préoccupations relatives à la maîtrise de la végétation dans l'emprise de la ligne et à la valeur foncière des résidences à proximité de la ligne de transport projetée.
- Volonté de la Ville de Côte-Saint-Luc et d'un groupe de résidents de convertir le terrain du Club de golf Meadowbrook en parc municipal.
- Importance des communications bilingues pour les résidents (français et anglais).

5.4.2.5 Enjeux et occasions spécifiques à l'arrondissement de LaSalle

- Projet de lien vert de l'Arrondissement de LaSalle : l'Arrondissement a déjà demandé à Hydro-Québec l'autorisation de réaliser un projet d'aménagement paysager et de piste cyclable dans l'emprise de la ligne à 120 kV.
- Désenclavement du Sud-Ouest : possibilité de voir l'emprise de la ligne agir comme un élément de connectivité.
- Demande de l'Arrondissement de LaSalle d'utiliser l'emprise pour installer une conduite d'eau potable près du poste de l'Aqueduc, entre les rues Dollard et Newman.
- Préoccupations quant à la prolongation des baux d'embellissement avec Hydro-Québec.
- Projet d'aménagement paysager sur le boulevard Champlain, entre la rue Gagné et le boulevard Bishop Power, dans l'emprise de lignes existantes (circuits 1165, 1166, 1200 et 3073), en cours d'autorisation par Hydro-Québec. Ce projet est en partie soutenu par l'entente de collaboration sur le verdissement conclue en 2015 entre Hydro-Québec et la Ville de Montréal.

5.4.2.6 Enjeux et occasions spécifiques à l'arrondissement de Lachine

- Interactions potentielles entre le poste Rockfield à 315-25 kV et le développement de l'écoquartier Lachine-Est.
- Proximité du poste Rockfield à 315-25 kV de la gare de Lachine.

5.5 Étape de l'information-consultation

5.5.1 Objectifs

L'étape de l'information-consultation s'est déroulée du printemps 2019 à l'été 2021. Ses objectifs étaient les suivants :

- Présenter la raison d'être et les caractéristiques du projet ainsi que la démarche des études environnementales et techniques.
- Annoncer la volonté d'Hydro-Québec de travailler en partenariat avec les Villes et Arrondissements pour faciliter un ou des projets de verdissement et de transport actif dans l'emprise de ligne.

- Présenter l'approche de collaboration et la démarche de participation du public mises en place dans chacun des territoires.
- Exposer la démarche ayant conduit au choix des emplacements de poste et à l'élaboration des variantes de tracé de ligne proposées.
- Rencontrer les propriétaires potentiellement touchés par les travaux de construction de la ligne et des postes.
- Évaluer l'importance des préoccupations et des attentes du milieu en vue d'apporter les optimisations appropriées au projet, dans la mesure du possible.
- Discuter des enjeux soulevés par divers publics, rechercher des solutions de moindre impact et valider les possibilités d'optimisation.
- Répondre aux besoins d'information du milieu et assurer le suivi des demandes.

5.5.2 Activités

Dans le cadre de l'étape de l'information-consultation, plusieurs moyens de communication ont permis au public de s'informer et d'échanger avec Hydro-Québec, dont les suivants :

- bulletins d'information et infolettres envoyés par la poste et distribués de porte à porte ;
- communiqué de presse et liens avec les médias régionaux ;
- courriels Info-projet ;
- ligne téléphonique Info-projets ;
- rencontres avec certaines parties prenantes ;
- rencontres des différents comités de travail et techniques ;
- activités portes ouvertes (quatre) ;
- formulaires d'avis, versions papier et en ligne ;
- site Web consacré au projet.

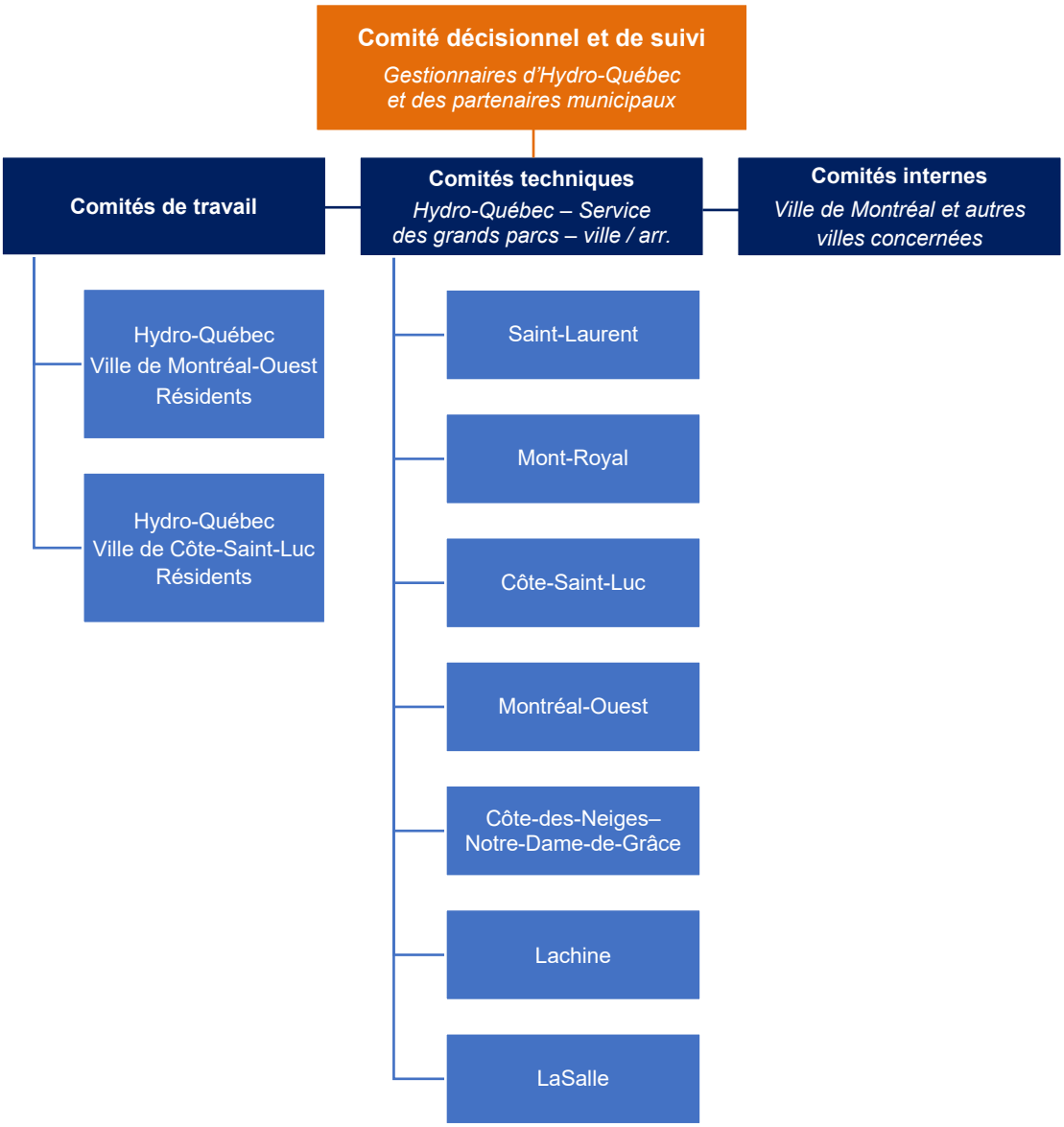
Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, les échanges avec différents publics, notamment le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal ainsi que l'équipe de projet du quartier Namur-Hippodrome de la Ville de Montréal, le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de Saint-Laurent, la table technique avec Lachine et le comité de travail à Côte-Saint-Luc, se sont poursuivis en visioconférence.

5.5.2.1 Création de comités sur le projet de corridor vert et le projet de modernisation du réseau électrique

Étant donné la volonté de travailler de manière concertée sur le projet de modernisation du réseau électrique d'Hydro-Québec et le projet de corridor vert de la Ville de Montréal, on a convenu de mettre en place un comité décisionnel et de suivi rassemblant tous les partenaires municipaux concernés. Ainsi, en février 2019, à l'initiative d'Hydro-Québec, un tel comité a été mis en place en collaboration avec le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal. Une structure de

gouvernance a été proposée (voir le résumé de la démarche de collaboration avec le milieu d'accueil, à l'annexe E.7), prévoyant la formation d'un comité décisionnel et de suivi (rôle stratégique) et de plusieurs comités de travail et techniques (rôle opérationnel) (voir la figure 5-1).

Figure 5-1 : Structure de gouvernance du projet de corridor vert Saraguay-Angrignon



Source : Ville de Montréal

Le comité décisionnel et de suivi était composé des gestionnaires des villes et des arrondissements touchés par le projet ainsi que des représentants d'Hydro-Québec (voir le tableau 5-4). Il avait pour mandat de valider les étapes charnières de la démarche de collaboration ainsi que d'approuver la vision, les orientations et les initiatives proposées, dans le respect des contraintes qu'impose une ligne aérienne. Trois rencontres ont été tenues (22 novembre 2019, 28 février 2020 et 28 août 2020), au cours desquelles le projet de modernisation du réseau électrique et les tronçons du corridor vert qui chevauchent l'emprise du réseau électrique ont été discutés et validés.

Tableau 5-4 : Liste des membres du comité décisionnel et de suivi

Organismes membres	Représentants
Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et Service de la gestion et de la planification des immeubles de la Ville de Montréal	Gestionnaires et conseillers
Arrondissement de LaSalle	Gestionnaires
Arrondissement de Lachine	Gestionnaires
Ville de Montréal-Ouest	Gestionnaires
Ville de Côte-Saint-Luc	Gestionnaires
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	Gestionnaires
Ville de Mont-Royal	Gestionnaires
Arrondissement de Saint-Laurent	Gestionnaires
Hydro-Québec	Gestionnaires, conseillers et spécialistes

Les comités techniques du Service des grands parcs – Hydro-Québec avaient pour mandat de proposer des options d'aménagement qui tiennent compte des contraintes techniques, mais également des préoccupations et réalités locales, et qui s'intègrent au développement du projet de modernisation du réseau électrique, dans le but d'en favoriser l'acceptabilité sociale. Les membres ont tenu quelque 25 rencontres techniques pour élaborer le projet, déterminer les emprises de ligne à exploiter, analyser les enjeux immobiliers et convenir des principes directeurs des aménagements paysagers et récréatifs ainsi que des mesures d'atténuation ou d'intégration du projet dans le milieu. Le tableau 5-5 énumère les membres de ce comité.

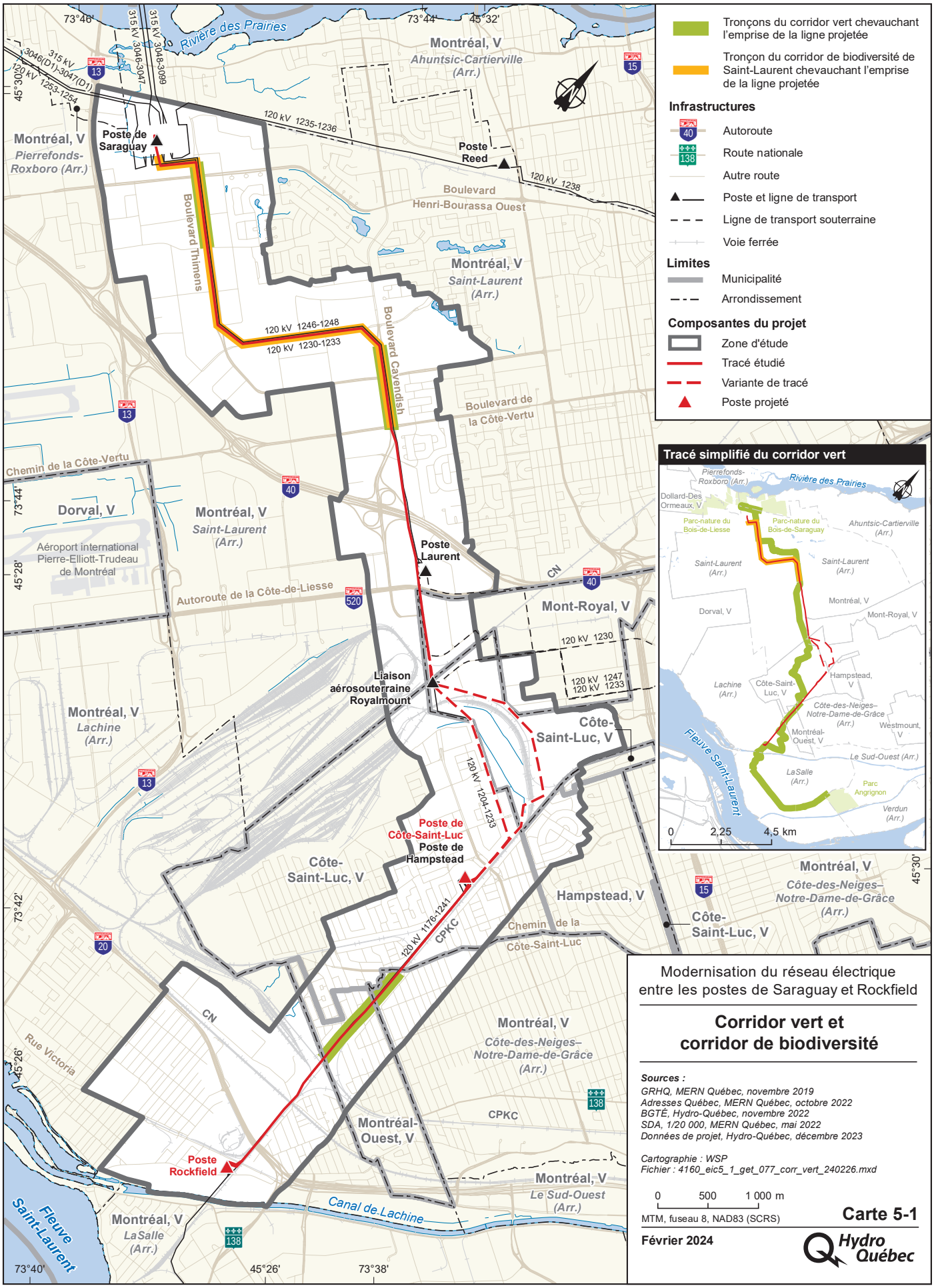
Tableau 5-5 : Liste des membres des comités techniques du Service des grands parcs – Hydro-Québec

Organismes membres	Représentants
Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports et Service de la gestion et de la planification des immeubles de la Ville de Montréal	Conseillers
Arrondissement de LaSalle	Conseillers
Arrondissement de Lachine	Conseillers
Ville de Montréal-Ouest	Conseillers
Ville de Côte-Saint-Luc	Conseillers
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	Conseillers
Arrondissement de Saint-Laurent	Conseillers
Hydro-Québec	Gestionnaires, conseillers et spécialistes

Les échanges avec la Ville de Montréal, les Arrondissements, les représentants des villes concernées ainsi que les organismes environnementaux et économiques ont permis de confirmer le partenariat pour la création d'un corridor vert en parallèle de la modernisation du réseau électrique, dont l'emprise de ligne traverse le tracé du corridor. D'une longueur d'environ 27 km, le nouveau corridor vert veut favoriser la biodiversité, la connectivité et la mobilité durable en plus d'améliorer le cadre de vie des populations locales. Le 7 décembre 2020, la présidente-directrice générale d'Hydro-Québec, Sophie Brochu, et la mairesse de Montréal, Valérie Plante, ont fait l'annonce publique de la création d'un corridor vert qui reliera le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon (voir l'annexe E.2).

La carte 5-1 présente le tracé du corridor vert entre le parc-nature du Bois-de-Saraguay et le parc Angrignon ainsi que le tracé de la ligne entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc.

Après les discussions avec les représentants publics qui visaient à déterminer les activités et les mécanismes de collaboration appropriés pour leur territoire, deux comités de travail comprenant des résidents ont été créés, l'un à Côte-Saint-Luc et l'autre à Montréal-Ouest.



Document d'information destiné aux publics concernés par le projet. Pour tout autre usage, communiquer avec l'unité Géomatique, à Hydro-Québec.

5.5.2.2 Comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc

En janvier 2020, un comité de travail composé des membres suivants a été constitué afin d'aborder les préoccupations concernant le projet :

- quatre représentants du conseil municipal de Côte-Saint-Luc (deux élus et deux gestionnaires) ;
- trois résidents de Côte-Saint-Luc désignés par le conseil ;
- quatre représentants d'Hydro-Québec ;
- un facilitateur externe ;
- des spécialistes invités (au besoin).

Le comité s'est réuni à sept reprises pour examiner la manière dont Hydro-Québec pourrait réaliser le projet dans la ville de Côte-Saint-Luc, tout en réduisant au minimum ses impacts.

Des spécialistes ont été invités aux rencontres afin de fournir de l'information complémentaire sur certains sujets, dont les suivants :

- différents aspects relatifs au poste : fonction du poste de transformation, zones (territoires) desservies, critères de localisation, proposition d'autres emplacements, chemins d'accès au poste, taille et orientation des bâtiments, distance des résidences par rapport au nouveau poste, verdissement possible et écrans visuels, architecture et démantèlement du poste existant ;
- différents aspects relatifs à la ligne : impacts visuels de la ligne et pistes d'optimisation de la hauteur des pylônes et de leur éloignement par rapport aux résidences, implantation d'une ligne aérienne par rapport à une ligne souterraine, étude d'une variante de tracé contournant la gare de triage du CPKC, coupe d'arbres dans l'emprise ;
- la sécurité des installations et dans l'emprise ;
- les effets potentiels des champs électriques et magnétiques sur la santé humaine ;
- les effets potentiels du projet sur la valeur des propriétés situées à proximité de la ligne projetée ;
- le bruit généré par la ligne et le poste projetés.

Les préoccupations concernant l'impact visuel et les champs électriques et magnétiques ont incité les résidents et les représentants de la ville à se questionner sur la possibilité d'enfouir la ligne et de réduire la hauteur des pylônes à certains endroits. Les préoccupations relatives au bruit portaient sur le fait que les niveaux de bruit générés par la ligne viendraient s'ajouter à ceux produits par l'activité ferroviaire. La position et la taille du bâtiment du poste qui abriterait les équipements électriques ont aussi fait l'objet de plusieurs échanges. Finalement, les élus ont insisté sur l'importance de la qualité de vie et de la quiétude et sur la nécessité de coordonner les chantiers dans le secteur.

La question des champs électriques et magnétiques générés par la ligne et le poste de de Côte-Saint-Luc projeté a été traitée de façon détaillée, puisque les résidents faisant partie du comité ont exprimé des préoccupations importantes concernant leurs effets potentiels sur la santé. La Ville de Côte-Saint-Luc a mandaté le professeur David Bensoussan, spécialiste des technologies de l'information et des communications et de l'aéronautique et aérospatiale au Département de génie électrique à l'École de technologie supérieure de l'Université du Québec, pour analyser les niveaux des champs électriques et magnétiques actuels et prévus après la réalisation du projet. Monsieur Bensoussan a procédé à la prise de mesures des champs sur le terrain et a analysé les données, tout en échangeant avec les spécialistes d'Hydro-Québec afin d'assurer la justesse des mesures réalisées. Son analyse conclut que le projet d'Hydro-Québec constitue une solution sécuritaire et respectueuse des normes internationales relatives aux champs électriques et magnétiques.

Les échanges au sein du comité de travail ont permis aux spécialistes d'Hydro-Québec d'élaborer et de proposer des pistes pour améliorer le projet de ligne (ex. : amincir et réduire la taille des pylônes autant que possible, proposer des aménagements paysagers dans des secteurs ciblés, éloigner le plus possible les pylônes et le poste des résidences) et de poste (améliorations architecturales des bâtiments, réduction de leur hauteur, emploi de matériaux et de couleurs adaptés au milieu d'insertion).

Les échanges ont aussi porté sur la variante de tracé passant sur le terrain de la gare de triage du CPKC à sa limite nord qui est proposée par Hydro-Québec, afin de concilier davantage l'usage « Transport d'électricité » et l'usage « Infrastructures ferroviaires ». Cette variante permet une harmonie avec la grande affectation du territoire prévue au schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal dans ce secteur, soit l'affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique », et est documentée au chapitre 7 de la présente étude d'impact. Les enjeux de cohabitation des activités ferroviaires avec la construction, l'exploitation et l'entretien d'une ligne de transport d'électricité sont toutefois nombreux et les analyses visant à confirmer la faisabilité technique de cette variante se poursuivent.

Les échanges du comité de travail se sont conclus par la remise de documents faisant état des préoccupations et des demandes des résidents ainsi que d'une liste de questions, auxquelles Hydro-Québec a répondu. On trouve ci-dessous un résumé des conclusions.

Les résidents ont exprimé les demandes suivantes :

- Revoir l'emplacement actuel du poste, situé dans une zone densément habitée.
- Enfouir les lignes aériennes et déplacer les lignes souterraines situées à proximité de résidences.

Hydro-Québec a fourni les réponses suivantes :

- D'autres emplacements de poste ont été considérés, mais l'emplacement actuel est optimal du point de vue technique et de la fiabilité du réseau. La conception du poste a été repensée afin de réduire la hauteur des bâtiments et de limiter ainsi son impact visuel.
- Au Québec, les lignes de transport sont enfouies dans de rares cas, par exemple quand il y a un manque d'espace ou des obstacles incontournables. La raison est que la construction et la réparation de lignes souterraines coûtent très cher et que celles-ci durent deux fois moins longtemps que les lignes aériennes.
- Le tracé de la ligne a été optimisé afin de l'éloigner des résidences et de diminuer la hauteur des pylônes autant que possible.
- Hydro-Québec étudie une variante de tracé qui contournerait la gare de triage du CPKC afin qu'il s'harmonise avec l'affectation du territoire « Grande infrastructure publique ».
- Hydro-Québec envisage des possibilités de verdissement et d'aménagement paysager autour du poste et de la ligne.
- Le calendrier des travaux de construction sera discuté avec la Ville afin d'atténuer les impacts.

Les détails sont présentés dans le résumé de la démarche de collaboration avec le milieu d'accueil, à l'annexe E.8.

Des rencontres de travail ont aussi eu lieu avec des représentants de l'école JPPS-Bialik afin d'échanger sur les options de tracé de ligne. À ces occasions, la question des champs électriques et magnétiques a été abordée.

5.5.2.3 Comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest

Le comité mixte Hydro-Québec – Montréal-Ouest avait pour mandat de bonifier le projet de modernisation du réseau électrique en posant les actions suivantes :

- Optimiser le projet dans le secteur de Montréal-Ouest.
- Évaluer les possibilités d'usage polyvalent de l'emprise de ligne (aménagement paysager, sentier multiusage ou autres mesures d'atténuation).
- Remettre ses recommandations à Hydro-Québec et à la Ville de Montréal-Ouest au terme de ses travaux.

Le comité était composé de :

- deux ou trois représentants de la Ville de Montréal-Ouest (un ou deux élus et un gestionnaire, selon les rencontres) ;
- trois résidents nommés par la Ville ;
- quatre représentants d'Hydro-Québec ;
- un facilitateur externe ;
- des spécialistes invités (au besoin).

Entre les printemps 2019 et 2020, huit rencontres ont été tenues, au cours desquelles un consensus s'est dégagé pour la plupart des sujets. Voici les principaux thèmes abordés :

- certaines questions relatives à la ligne : tracé proposé, types de pylônes et positionnement des pylônes ;
- certaines questions relatives à l'emprise de la ligne : vocation et cohabitation des usages du sentier, jouissance de l'emprise par les propriétaires privés, régularisation des baux d'embellissement, rôle de la Ville et de l'Agglomération dans la gestion du sentier projeté, connectivité avec les villes voisines, types de plantations et écologie privilégiés, coupe d'arbres et reboisement ;
- les effets potentiels des champs électriques et magnétiques sur la santé humaine ;
- les effets potentiels du projet sur la valeur des propriétés situées à proximité de la ligne projetée ;
- le bruit et le climat sonore ;
- la sécurité du public et du réseau en cas d'événements météorologiques extrêmes.

Le projet de modernisation du réseau a été présenté à la population en mode consultation lors d'une activité portes ouvertes tenue le 23 octobre 2019.

Les travaux du comité ont pris fin avec la formulation de recommandations qui ont ensuite été entérinées par une résolution municipale datée du 8 avril 2021, présentée à l'annexe E.8. La résolution aborde les points suivants :

- Affirmer l'intérêt d'intégrer au projet d'Hydro-Québec le réaménagement d'un sentier multifonctionnel à usage récréatif (connu sous le nom de « The Path »), qui se situe dans l'emprise de la ligne de transport à 120 kV existante à Montréal-Ouest.
- Prendre acte des principes directeurs formulés par le comité de travail en ce qui concerne l'emplacement, l'utilisation visée et l'aménagement du sentier, les aspects environnementaux et la sécurité, les droits immobiliers et les baux, le tout sous réserve de la confirmation du tracé du corridor vert.

Les détails sont présentés dans le résumé de la démarche de collaboration avec le milieu d'accueil, à l'annexe E.7.

5.5.2.4 Comité technique – Arrondissement de Saint-Laurent

De 2019 à 2021, des échanges ont eu lieu entre la Direction de l'urbanisme de l'Arrondissement de Saint-Laurent et l'équipe de projet d'Hydro-Québec. Sept réunions ont eu lieu ainsi que des échanges avec le comité consultatif d'urbanisme, composé d'élus, de gestionnaires et de résidents de l'arrondissement. L'objectif était de trouver un consensus sur les aspects techniques le long de l'emprise de la ligne et autour du poste Laurent, dont le projet de modernisation est reporté. L'intégration du corridor de biodiversité propre à l'arrondissement au projet de corridor vert y a été largement abordée.

5.5.2.5 Comité technique – Lachine

Dès 2018, les représentants de l'Arrondissement de Lachine, de la Ville de Montréal et d'Hydro-Québec ont tenu des rencontres régulières pour s'entendre sur le terrain qui accueillera le poste Rockfield à 315-25 kV sans compromettre les projets de développement de l'arrondissement. Après s'être mis d'accord sur l'emplacement du poste, ils ont tenu quatre rencontres de travail pour arriver à un consensus sur les aspects techniques et esthétiques du futur poste et sur les aménagements dans l'emprise de la ligne.

5.5.2.6 Activités portes ouvertes

Afin de compléter l'étape de l'information-consultation, des activités portes ouvertes ont été organisées dans quatre secteurs dans le but de couvrir six municipalités ou arrondissements (voir le tableau 5-6). Ainsi les résidents proches du court tronçon de ligne sur le chemin Westover, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, ont été invités à l'activité portes ouvertes tenue à Montréal-Ouest. De même, les entreprises voisines de la ligne, rue Dalton, dans la ville de Mont-Royal, ont été invitées à l'activité portes ouvertes à Saint-Laurent. Pour le territoire de la Ville de Côte-Saint-Luc, aucune activité portes ouvertes n'a eu lieu dans le cadre de l'étape de l'information-consultation, puisque l'on avait choisi, après consultation de l'administration municipale, de poursuivre la consultation par l'entremise du comité de travail auquel participaient certains résidents.

Ces activités avaient pour objectifs de présenter le projet à la lumière des rencontres tenues préalablement avec les gestionnaires du milieu, de recueillir les réactions et les préoccupations des résidents et d'écouter les besoins et les suggestions qui pourraient en résulter. Le tableau 5-6 présente les activités portes ouvertes tenues à l'étape de l'information-consultation.

Tableau 5-6 : Activités portes ouvertes tenues en 2019

Date	**Lieu de l'activité portes ouvertes**	Secteurs couverts
14 mai 2019	Arrondissement de LaSalle	Arrondissement de LaSalle
28 mai 2019	Arrondissement de Saint-Laurent	Arrondissement de Saint-Laurent et ville de Mont-Royal
18 juin 2019	Arrondissement de Lachine	Arrondissement de Lachine
23 octobre 2019	Ville de Montréal-Ouest	Ville de Montréal-Ouest et arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

D'autres rencontres en présentiel (une quinzaine au total) se sont déroulées avec quelques personnes, à proximité de leurs résidences.

Les membres de l'équipe de projet étaient disponibles en tout temps pour échanger avec les résidents et recevoir leurs commentaires, propositions et préoccupations.

Faits saillants des activités portes ouvertes

L'accueil du projet par la population lors des activités portes ouvertes a été favorable dans l'ensemble, malgré des questions légitimes concernant son impact sur le milieu. Les résidents ont souvent dit avoir apprécié l'invitation à participer aux portes ouvertes et l'information reçue des spécialistes d'Hydro-Québec.

Bien que les préoccupations exprimées varient d'un secteur à l'autre, la raison d'être du projet a été unanimement reconnue comme bénéfique par les résidents. Les faits saillants de l'activité portes ouvertes tenue dans l'arrondissement de LaSalle ne sont pas reproduits ici, étant donné que le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact ne concerne pas la modernisation du réseau de cet arrondissement, qui se fera ultérieurement.

Ci-après sont résumées les principales préoccupations exprimées :

- À Montréal-Ouest : L'usage ainsi que l'aménagement des servitudes et la quiétude des résidents riverains ont suscité certaines inquiétudes. Hydro-Québec rappelle qu'elle considérera les intérêts des résidents et que les plans et les travaux d'aménagement liés au corridor vert seront validés par la Ville de Montréal-Ouest. Cette dernière avait émis une résolution favorable au projet.
- À Lachine : L'intégration architecturale du poste Rockfield à 315-25 kV a soulevé des préoccupations. Après maintes propositions, le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de Lachine a salué les efforts consentis par Hydro-Québec pour améliorer l'intégration et a donné son accord à la version finale du bâtiment.
- À Saint-Laurent : La volonté d'Hydro-Québec de faire cohabiter son projet avec celui du corridor de biodiversité de l'arrondissement a été unanimement saluée. Quelques préoccupations ont été exprimées concernant les champs électriques et magnétiques ainsi que l'entretien et la sécurité de l'emprise compte tenu de l'achalandage accru lié à l'aménagement du corridor vert. La question de l'enfouissement de la ligne a également été soulevée. L'équipe de projet a consenti à installer des pylônes tubulaires sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement, à l'exception des pylônes d'angle, qui seront à treillis.
- À Mont-Royal : À noter qu'aucune habitation n'est concernée par le projet. La Ville a toutefois demandé le maintien des arbres ornementaux près de la ligne dans le secteur industriel.

Le tableau 5-7 synthétise les thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés.

Tableau 5-7 : Thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés

Lieu de l'activité portes ouvertes	Thèmes abordés
Montréal-Ouest	• Impact des aménagements prévus dans le cadre du projet de corridor vert sur la quiétude, la sécurité et l'intimité des riverains • Limitation du déboisement afin de protéger les habitats de la faune sauvage • Sort des aménagements privés et des baux d'embellissement • Effets des champs électriques et magnétiques générés par la ligne sur la santé des résidents
Lachine	• Intégration visuelle et architecturale du bâtiment qui longe la rue • Effets des champs électriques et magnétiques générés par le poste et la ligne sur la santé des résidents
Saint-Laurent	• Possibilité d'enfouir la ligne • Mise en place de pylônes tubulaires pour assurer l'harmonie du paysage et faciliter l'établissement du corridor de biodiversité • Effets des champs électriques et magnétiques générés par la ligne sur la santé des résidents • Sécurité et entretien des emprises compte tenu de l'achalandage des lieux
Mont-Royal	• Maintien du couvert végétal et d'arbres ornementaux dans ce secteur industriel

5.5.2.7 Poursuite de l'étape de l'information-consultation pendant la pandémie

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, Hydro-Québec a poursuivi les échanges en ligne et tenu des rencontres virtuelles afin de recueillir les commentaires et les avis sur le projet. Des rencontres par visioconférence ont été tenues avec les représentants des municipalités concernées et quelques propriétaires potentiellement touchés, notamment l'école JPPS-Bialik et le CPKC (voir le tableau 5-8).

Tableau 5-8 **: Étape de l'information**-consultation **–** Publics rencontrés ou contactés

Date	Activités et publics rencontrés ou contactés
9 avril 2019	Rencontres des partenaires pour lancer l'approche de collaboration La Ville de Montréal et les arrondissements concernés, les autres villes concernées ainsi que les organismes environnementaux intéressés
10 avril 2019	Breffage des médias afin d'annoncer publiquement l'approche de collaboration
14 mai 2019	Activité portes ouvertes à LaSalle
28 mai 2019	Activité portes ouvertes à Saint-Laurent
10 juin 2019	Rencontre avec le groupe de citoyens Les Amis de Meadowbrook
12 juin 2019	Rencontre avec des représentants du CPKC et de la Ville de Côte-Saint-Luc
18 juin 2019	Activité portes ouvertes à Lachine
20 juin 2019	Rencontre nº 1 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
10 septembre 2019	Rencontre nº 2 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
8 octobre 2019	Rencontre nº 3 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
23 octobre 2019	Activité portes ouvertes à Montréal-Ouest

Tableau 5-8 : Étape de l'information-consultation – Publics rencontrés ou contactés (*suite*)

Date	Activités et publics rencontrés ou contactés
25 octobre 2019	Rencontre nº 1 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
12 novembre 2019	Rencontre nº 4 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
22 novembre 2019	Rencontre nº 1 du comité décisionnel sur le projet de corridor vert
5 décembre 2019	Rencontre nº 5 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
6 décembre 2019	Rencontre nº 2 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
21 janvier 2020	Rencontre nº 6 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
27 janvier 2020	Rencontre nº 1 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
3 février 2020	Rencontre nº 2 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
18 février 2020	Rencontre nº 3 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
19 février 2020	Rencontre nº 7 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
28 février 2020	Rencontre nº 2 du comité décisionnel sur le projet de corridor vert
11 juin 2020	Rencontre nº 3 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
13 juillet 2020	Rencontre avec des représentants du CPKC et de la Ville de Côte-Saint-Luc
20 juillet 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc
28 juillet 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Saint-Laurent
28 août 2020	Rencontre nº 3 du comité décisionnel sur le projet de corridor vert
22 septembre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Saint-Laurent
19 octobre 2020	Rencontre nº 4 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
20 octobre 2020	Rencontre avec des représentants du CPKC et de la Ville de Montréal
20 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – CPKC
23 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc
27 octobre 2020	Rencontre nº 4 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
28 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Montréal-Ouest
29 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – LaSalle
30 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Saint-Laurent
30 octobre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Lachine
13 novembre 2020	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc
19 novembre 2020	Rencontre nº 5 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
16 décembre 2020	Rencontre nº 8 du comité de travail Hydro-Québec – Montréal-Ouest – résidents
17 décembre 2020	Rencontre nº 6 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
12 janvier 2021	Rencontre nº 1 de la table technique avec l'Arrondissement de Lachine
25 janvier 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Montréal-Ouest
1er février 2021	Rencontre de la table technique avec la Ville de Mont-Royal
2 février 2021	Rencontre avec des représentants du CPKC et de la Ville de Montréal
9 février 2021	Rencontre nº 7 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent
10 février 2021	Rencontre nº 2 de la table technique avec l'Arrondissement de Lachine
11 février 2021	Rencontre de la table technique avec l'Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Tableau 5-8 : Étape de l'information-consultation – Publics rencontrés ou contactés (*suite*)

Date	Activités et publics rencontrés ou contactés
12 février 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Saint-Laurent
15 février 2021	Rencontre nº 5 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
21 février 2021	Rencontre de la table technique avec l'Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
22 février 2021	Rencontre nº 6 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
10 mars 2021	Rencontres d'échanges avec la Ville de Hampstead
15 mars 2021	Rencontre nº 7 du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents
22 mars 2021	Rencontre nº 3 de la table technique avec l'Arrondissement de Lachine
24 mars 2021	Rencontre avec le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'Arrondissement de Saint-Laurent
29 mars 2021	Rencontre avec le conseil d'arrondissement de Saint-Laurent
30 mars 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – LaSalle
1er avril 2021	Rencontre de la table technique avec l'Arrondissement de Lachine
8 avril 2021	Rencontre extraordinaire du conseil de Ville de Montréal-Ouest qui a donné lieu à la résolution en faveur du projet
9 avril 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
3 mai 2021	Rencontre nº 4 de la table technique avec l'Arrondissement de Lachine
4 mai 2021	Rencontre avec NAV CANADA et Aéroports de Montréal
17 mai 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Montréal-Ouest
17 mai 2021	Rencontre du comité de travail du Service des grands parcs – Hydro-Québec – Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
25 mai 2021	Rencontre nº 8 de la table technique avec l'Arrondissement de Saint-Laurent

5.6 Étape de l'information sur la solution envisagée

5.6.1 Objectifs

L'étape de l'information sur la solution envisagée s'est déroulée de décembre 2022 à juin 2023. Ses objectifs étaient les suivants :

- Informer les parties prenantes de la séquence de réalisation du projet.
- Présenter le tracé de ligne et les emplacements des postes envisagés à la lumière des analyses et des études réalisées.
- Présenter les améliorations apportées ainsi que les mesures d'atténuation proposées à la suite de multiples rencontres avec les représentants du milieu et la population.
- Recueillir des commentaires supplémentaires en vue d'apporter, si possible, des optimisations dans l'ingénierie détaillée et dans les mesures d'atténuation à mettre en place.
- Informer les parties prenantes sur les étapes à venir.

5.6.2 Activités

Comme aux étapes précédentes, plusieurs moyens de communication ont permis d'entrer en contact avec le public :

- bulletins d'information par la poste et distribués de porte à porte ;
- courriels Info-projet ;
- ligne téléphonique Info-projets ;
- rencontres et échanges avec les représentants des organismes du milieu ;
- activités portes ouvertes (cinq) ;
- formulaires d'avis, versions papier et en ligne ;
- mise à jour du site Web.

5.6.2.1 Activités portes ouvertes

Cinq activités portes ouvertes ont été tenues (voir le tableau 5-9). Les objectifs étaient de présenter le projet envisagé à la lumière des rencontres préalablement tenues avec les gestionnaires du milieu et les résidents ainsi que de répondre aux questions et préoccupations et de recueillir les idées et les commentaires en vue des prochaines étapes.

Tableau 5-9 : Activités portes ouvertes tenues en 2023

Date	Lieu de l'activité portes ouvertes	Secteurs couverts
15 mai 2023	Ville de Montréal-Ouest	Ville de Montréal-Ouest et quartier Notre-Dame-de-Grâce
18 mai 2023	Ville de Hampstead	Ville de Hampstead et quartier Côte-des-Neiges
23 mai 2023	Arrondissement de Saint-Laurent	Arrondissement de Saint-Laurent et ville de Mont-Royal
5 juin 2023	Ville de Côte-Saint-Luc	Ville de Côte-Saint-Luc
15 juin 2023	Arrondissement de Lachine	Arrondissement de Lachine

Faits saillants des activités portes ouvertes

Les échanges tenus durant les cinq activités portes ouvertes ainsi que les commentaires reçus au moyen des formulaires d'avis (papier et en ligne) permettent de tirer certains constats.

La majorité des répondants se sont dits favorables au projet et très satisfaits de l'information et des explications obtenues sur celui-ci. Plusieurs résidents anticipent des effets positifs de la réalisation du projet, puisqu'il devrait améliorer les espaces verts, plus particulièrement le corridor vert, ainsi que la qualité du service en rendant le réseau plus robuste.

Plusieurs personnes ont mentionné se sentir écoutées. Toutefois, quelques préoccupations ont été évoquées à plusieurs reprises, à savoir :

- la fonction du corridor vert ;
- les impacts appréhendés sur le paysage (ex. : la perte d'arbres, la visibilité des pylônes, les impacts sur le champ de vision, la propreté de l'emprise et du corridor vert et la pollution lumineuse la nuit le long du corridor vert) ;
- la proximité des pylônes ou des bâtiments du poste avec les résidences ;
- la perte appréhendée de la valeur des propriétés situées à proximité des nouvelles installations ;
- les impacts de l'entretien de l'emprise.

Plusieurs participants appréhendent les effets des activités de construction du projet tels que :

- le bruit ;
- la sécurité de la population ;
- le camionnage ;
- l'impact sur la faune et la biodiversité ;
- l'abattage d'arbres.

Certains résidents ont émis les suggestions suivantes à l'égard du projet :

- Éloigner certains pylônes des résidences ou d'autres espaces utilisés.
- Tenir les gens au courant de l'évolution du projet.
- Faire le moins de dommages possible dans les jardins aménagés dans l'emprise ou à proximité.
- Recréer un espace vert sauvage pour la faune et non pour les activités humaines.

Le tableau 5-10 brosse un portrait plus précis des commentaires reçus lors des cinq activités portes ouvertes dans chacun des secteurs concernés.

Tableau 5-10 : Thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés

Lieu de l'activité portes ouvertes	Thèmes abordés
Montréal-Ouest	• Qualité ou portée des aménagements prévus dans le cadre du projet de corridor vert afin de préserver la quiétude, l'intimité et la sécurité des propriétés adjacentes, de protéger les habitats et la faune, d'assurer le déboisement et la plantation d'arbres et de conserver le couvert végétal • Impacts du projet sur la qualité de vie des résidents durant les travaux, augmentation de l'achalandage et impacts sur les aménagements privés et les baux d'embellissement découlant du projet de corridor vert • Risques pour la santé liés aux champs électriques et magnétiques générés par les nouvelles installations • Possibilité d'enfouir la ligne

Tableau 5-10 : Thèmes abordés dans les commentaires reçus dans chacun des secteurs concernés (*suite*)

Lieu de l'activité portes ouvertes	Thèmes abordés
Côte-Saint-Luc	• Pannes, actions en cours visant à les régler et effets positifs du projet pour réduire leur fréquence • Possibilité d'enfouir la ligne • Hauteur et visibilité des pylônes et des bâtiments du poste, questionnement sur des mesures d'atténuation telles que les écrans visuels • Qualité de vie, notamment le bruit de la ligne durant les travaux et l'exploitation • Effets des champs électriques et magnétiques générés par la ligne et le poste sur la santé, notamment en raison de la proximité entre une cour d'école et une des variantes de tracé étudiées • État d'avancement des discussions avec l'école JPPS-Bialik et le CPKC au sujet de la variante nord de tracé à l'étude • Intérêt de favoriser la connectivité des espaces verts et le projet de corridor vert • Aménagement du terrain de l'ancien poste (Hampstead) et suggestion d'installer un mur végétal • Perte de valeur appréhendée des résidences à proximité des nouvelles installations • Appréciation du travail d'optimisation du projet (corridor vert et variante nord du tracé, longeant la gare de triage du CPKC)
Arrondissement de Saint-Laurent	• Aménagements de corridor vert et de biodiversité prévus sous la ligne • Possibilité d'enfouir la ligne • Niveaux des champs électriques et magnétiques prévus • Méthodes de construction et dérangements appréhendés
Arrondissement de Lachine	• Aménagements prévus autour du poste Rockfield à 315-25 kV • Perte appréhendée de la valeur des propriétés situées à proximité des nouvelles installations • Raison d'être du projet et spécificités de la ligne • Effets des champs électriques et magnétiques générés par la ligne et le poste sur la santé
Hampstead	• Pannes électriques, particulièrement celles causées par le dernier épisode de verglas (avril 2023) • Mesures prévues pour favoriser l'intégration visuelle des pylônes • Effets des champs électriques et magnétiques générés par la ligne sur la santé

Le tableau 5-11 résume chronologiquement les différentes rencontres tenues à l'étape de l'information sur la solution envisagée.

Tableau 5-11 : Étape de l'information sur la solution envisagée – Publics rencontrés, informés ou contactés

Date	Activités et publics rencontrés, informés ou contactés
20 octobre 2022	Rencontre avec le conseil d'administration de l'école JPPS-Bialik
9 décembre 2022	Rencontre avec les gestionnaires et les conseillers du quartier Namur-Hippodrome
24 janvier 2023	Rencontre avec des gestionnaires et conseillers du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal
27 janvier 2023	Rencontre avec les élus et la direction de l'Arrondissement de Saint-Laurent
2 février 2023	Rencontre avec la direction de la Ville de Hampstead
6 février 2023	Rencontre avec la direction de la Ville de Mont-Royal
10 février 2023	Rencontre avec la direction de la Ville de Montréal-Ouest
14 février 2023	Rencontre avec les élus et gestionnaires de l'Arrondissement de Lachine
22 février 2023	Rencontre avec la direction de l'Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
3 mai 2023	Rencontre avec le conseil d'administration de la Chambre de commerce de Saint-Laurent – Mont-Royal
8 mai 2023	Rencontre avec le bureau de la députée de la circonscription de D'Arcy-McGee
12 mai 2023	Rencontre avec le bureau de la députée de la circonscription de Notre-Dame-de-Grâce
15 mai 2023	Rencontre avec des membres du comité d'action environnementale de la Ville de Montréal-Ouest
15 mai 2023	Rencontre avec des membres du groupe de citoyens Les Amis de Meadowbrook
15 mai 2023	Activité portes ouvertes à Montréal-Ouest pour les résidents de la ville de Montréal-Ouest et du quartier Notre-Dame-de-Grâce
18 mai 2023	Activité portes ouvertes à Hampstead pour les résidents de la ville de Hampstead et du quartier Côte-des-Neiges
23 mai 2023	Activité portes ouvertes à Saint-Laurent pour les résidents de la ville de Mont-Royal et de l'arrondissement de Saint-Laurent
26 mai 2023	Rencontre avec le bureau du député de la circonscription de Marquette
5 juin 2023	Rencontre avec la direction de la Ville de Côte-Saint-Luc
6 juin 2023	Activité portes ouvertes à Côte-Saint-Luc
15 juin 2023	Activité portes ouvertes à Lachine
20 juillet 2023	Rencontre avec le bureau de la députée de la circonscription de Saint-Laurent
8 septembre 2023	Rencontre avec la direction de l'Arrondissement de LaSalle
31 octobre et 17 novembre 2023	Rencontres avec l'équipe de projet du prolongement du boulevard Cavendish et du quartier Namur-Hippodrome de la Ville de Montréal

5.7 Moyens et outils de communication

Conseiller – Affaires régionales attitré au projet

Un conseiller – Affaires régionales d'Hydro-Québec a été attitré au projet. Il agit comme interlocuteur privilégié d'Hydro-Québec auprès des représentants officiels des collectivités, des organismes locaux et régionaux ainsi que des résidents concernés par le projet ou les travaux projetés.

Ce conseiller a organisé chacun des échanges avec le milieu d'accueil, en plus d'y participer activement. Il a assuré le suivi des questions et des commentaires formulés en direct lors des échanges par visioconférence, par téléphone ou par courriel. Il est toujours possible de le joindre au moyen de la ligne Info-projets afin d'obtenir de l'information supplémentaire ou pour exprimer des préoccupations à l'égard du projet.

Rencontres

Les rencontres avec les représentants municipaux et les résidents constituent le moyen privilégié par Hydro-Québec pour favoriser les échanges avec les publics concernés. À ce jour, une centaine d'occasions d'échanges ont permis de présenter le projet, de recueillir des commentaires ou d'élaborer des pistes d'optimisation à chacune des étapes. Durant la pandémie, différents moyens ont été mis en place pour rejoindre le plus grand nombre possible d'organismes et de résidents ; les principales communications ont été faites par visioconférence, par la poste, par téléphone ou en personne sur le terrain.

Activités portes ouvertes

Hydro-Québec a tenu un total de neuf activités portes ouvertes à deux moments clés du projet, soit à l'étape de l'information-consultation et à l'étape de l'information sur la solution envisagée sur le projet. À chacune de ces étapes, des invitations ont été envoyées par la poste ou distribuées de porte à porte à environ 6 000 ménages, y compris les propriétaires non occupants des résidences le long du tracé et dans le voisinage des postes.

Ces activités ont également été annoncées au moyen d'un avis public diffusé dans des publications géociblées sur Facebook ainsi que dans les rubriques d'un média régional anglophone. Nos partenaires municipaux ont reçu une copie de l'avis public afin qu'ils puissent le diffuser sur leur page Facebook ou site Web respectif.

Lors de ces activités, une quinzaine de spécialistes d'Hydro-Québec étaient disponibles pour expliquer le projet et répondre aux questions et aux préoccupations de la population. Des panneaux d'information affichaient l'information sur le projet ainsi que des cartes et des simulations visuelles des niveaux de champs électriques et magnétiques associés au projet. Au total, près de 200 personnes ont participé à ces activités.

Suivi personnalisé auprès des propriétaires touchés

Les propriétaires de lots faisant actuellement l'objet d'une servitude d'Hydro-Québec le long de la ligne ont été informés du projet à toutes les étapes de la démarche de participation du public, par des bulletins d'information envoyés par la poste ou distribués de porte à porte.

Ligne Info-projets

Une ligne téléphonique Info-projets sans frais et une adresse courriel ont été mises à la disposition de la population afin qu'elle puisse poser des questions ou exprimer des préoccupations ou des commentaires relativement au projet en tout temps. Chaque appel et courriel fait l'objet d'un suivi personnalisé par le conseiller – Affaires régionales d'Hydro-Québec. À ce jour, environ une vingtaine d'appels et de courriels ont été reçus.

Bulletins d'information

Aux étapes de l'information-consultation et de l'information sur la solution envisagée, près de 6 000 exemplaires du bulletin d'information ou d'une infolettre ont été distribués de porte à porte ou envoyés par la poste aux propriétaires et aux locataires dont le terrain se trouve dans une bande de 100 m de part et d'autre du tracé de ligne ou autour des postes projetés. On a aussi fait parvenir ces documents à des propriétaires qui, bien qu'ils ne résident pas dans la zone d'étude, y possèdent des terrains faisant l'objet de servitudes au bénéfice d'Hydro-Québec. Ces documents sont disponibles sur la page Web du projet.

Formulaire d'avis, versions papier et en ligne

Un formulaire d'avis papier distribué lors des activités portes ouvertes a permis de recueillir les commentaires des participants. Des membres de l'équipe assis à une table réservée à la collecte des commentaires du public ont invité les participants à remplir le formulaire d'avis sur papier ou en ligne, selon leur préférence.

Au total quelque 35 formulaires d'avis ont été reçus (en version papier ou en ligne).

Page Web

Hydro-Québec a créé une page Web consacrée au projet, à l'adresse hydroquebec.com/aqueduc-saraguay/fr.

Cette page présente notamment une carte globale du tracé de la ligne et de l'emplacement des postes projetés, l'échéancier de réalisation, les améliorations apportées au projet, les détails sur le projet dans chaque secteur concerné (y compris une carte détaillée et des simulations visuelles) ainsi qu'une description des mécanismes d'échanges mis en place dans chaque secteur. On peut la consulter en tout temps.

Courriels Info-projet

Afin de tenir les parties prenantes au courant de l'avancement du projet, une infolettre Info-projet a été diffusée par courriel aux 191 personnes qui s'étaient inscrites à la liste d'envoi sur le site Web du projet. Quatre infolettres ont été envoyées : en juin et en décembre 2019, en novembre 2020 et en mai 2023.

Présentations visuelles

À chacune des étapes, l'équipe de projet a utilisé des présentations PowerPoint pour illustrer la raison d'être du projet, le projet lui-même, les variantes de tracé de ligne à l'étude et les optimisations élaborées à chaque étape du projet.

Relations de presse, publireportages et publications Facebook

Le 10 avril 2019, Hydro-Québec et la Ville de Montréal ont tenu une conférence de presse commune pour annoncer leur partenariat visant la création d'un corridor vert entre le parc-nature du Bois-de-Saraguay et le parc Angrignon parallèlement au remplacement de la ligne de transport aérienne à 120 kV par une ligne aérienne à 315 kV entre les postes de Saraguay et de l'Aqueduc. La revue de presse est présentée à l'annexe E.6.

Un publireportage invitant la population aux activités portes ouvertes a été diffusé dans le média régional anglophone *The Suburban*, en juin 2023.

Cinq publications Facebook géolocalisées visaient également à joindre le public hors de la zone de distribution des invitations déposées de porte à porte.

Le tableau 5-12 résume les préoccupations exprimées aux différentes étapes de la démarche de participation du public, en les regroupant par thèmes.

Tableau 5-12 : Synthèse des préoccupations exprimées

Thèmes	Préoccupations exprimées
Maintien de la qualité des paysages et maintien de la qualité de vie	• Impact visuel des nouvelles installations, notamment la hauteur des pylônes et des bâtiments de poste • Ajout d'un pylône à un endroit où il n'y en avait pas • Construction d'un poste à proximité de résidences • Éclairage nocturne des postes • Augmentation du niveau de bruit produit par les postes ou la ligne durant l'exploitation • Impacts des travaux de construction sur la qualité de vie des résidents, notamment le bruit généré par les travaux ainsi que par la circulation des camions et des travailleurs • Horaire et durée des travaux • Mécanismes de communication utilisés par Hydro-Québec durant les travaux • Impact appréhendé du projet sur la valeur des propriétés à proximité des infrastructures

Tableau 5-12 : Synthèse des préoccupations exprimées (*suite*)

Thèmes	Préoccupations exprimées
Maintien et augmentation de la biodiversité	• Impacts du projet sur la faune et la flore, en particulier les espèces végétales • Présence potentielle d'espèces protégées • Aménagement paysager, déboisement et reboisement dans l'emprise et autour des bâtiments des postes
Conciliation des usages sur le territoire	• Mobilité durable, verdissement et biodiversité • Type d'aménagement et d'usage du corridor vert dans les emprises choisies afin d'assurer la quiétude des résidents • Acquisition de nouvelles servitudes ou élargissement de servitudes existantes sur des propriétés privées • Cohabitation avec l'activité ferroviaire du CPKC près du poste de Côte Saint-Luc projeté
Conciliation avec les développements futurs sur le territoire	• Arrimage du projet aux projets de développement d'infrastructures publiques et privées sur le territoire
Maintien de la santé publique	• Effets des champs électriques et magnétiques sur la santé • Présence d'une cour d'école à proximité de la ligne

5.8 Rétroaction de la démarche de participation du public sur le processus de conception et d'évaluation environnementale du projet

La démarche de participation du public, mise en œuvre depuis 2018, se poursuit. Dans le contexte urbain du projet, Hydro-Québec s'est investie dans une démarche de partenariat et de collaboration d'envergure qui a été adaptée aux différents territoires concernés, ce qui lui a permis de saisir les enjeux généraux et spécifiques et d'échanger avec le milieu sur les solutions possibles afin d'optimiser le projet.

Les constats généraux suivants se dégagent :

- Grâce aux multiples échanges avec le milieu, on a pu miser sur le remplacement de la ligne entre les postes de Saraguay et Rockfield pour concevoir un projet de corridor vert en partenariat avec les instances municipales, notamment dans l'arrondissement de Saint-Laurent et à Montréal-Ouest. Visant à améliorer la qualité de vie des résidents et l'environnement naturel, ce corridor vert permettra de favoriser la mobilité active de façon sécuritaire, d'augmenter la biodiversité, de contribuer à la consolidation de la Trame verte et bleue du Grand Montréal et de mettre en place des mesures d'adaptation aux aléas climatiques (lutte contre les îlots de chaleur, inondations, etc.).
- La principale préoccupation concerne l'impact visuel des pylônes. En plus d'avoir conçu des modèles de pylônes ayant moins d'impacts au sol, Hydro-Québec propose des mesures d'atténuation.

- Les multiples échanges avec le milieu ont conduit Hydro-Québec à élaborer une variante du tracé de ligne qui passerait par le terrain du CPKC et qui serait compatible avec l'affectation du sol « Grande emprise ou grande infrastructure publique ».
- La question de l'enfouissement de la ligne a été soulevée. Hydro-Québec a présenté les contraintes techniques et économiques liées à l'enfouissement qui l'ont incitée à favoriser une ligne aérienne entre les postes de Saraguay et Rockfield et à rechercher des solutions pour l'intégrer du mieux possible dans son milieu d'accueil.
- L'usage public et privé des emprises réaménagées dans le cadre du corridor vert sera à discuter lors des prochaines étapes de planification détaillée.
- Les préoccupations concernant les effets possibles des champs électriques et magnétiques sur la santé ont fait l'objet d'un grand nombre d'échanges, de rencontres et de vérifications techniques, particulièrement au sein du comité de travail Hydro-Québec – Côte-Saint-Luc – résidents, afin de rassurer la population et les représentants municipaux.
- La coordination des travaux liés au projet et de ceux découlant d'autres initiatives, telles que le quartier Namur-Hippodrome, le réaménagement du boulevard Cavendish et le corridor de biodiversité de Saint-Laurent, continuera de faire l'objet de discussions.
- Les préoccupations concernant la qualité de vie des résidents pendant les travaux sont bien notées et plusieurs mesures d'atténuation sont proposées.

Au cours des prochains mois, Hydro-Québec continuera d'échanger avec les partenaires municipaux et d'informer les publics intéressés des étapes à venir (études et analyses spécifiques, aménagement du corridor vert, autorisations gouvernementales et réalisation des travaux). Elle continuera de répondre aux questions des publics intéressés et de prendre en compte les préoccupations exprimées afin de réduire le plus possible les impacts du projet, particulièrement lors des travaux de construction.

6 Préoccupations exprimées et enjeux environnementaux

Le présent chapitre énonce de manière générale les préoccupations recueillies lors des activités de participation du public ainsi que dans le cadre de la consultation menée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) concernant l'avis de projet.

Les préoccupations du public constituent un des trois éléments qui permettent de déterminer les enjeux environnementaux du projet. Les deux autres éléments, soit les composantes valorisées de l'environnement (CVE) et les sources d'impact de chacune des composantes du projet, seront définis respectivement aux chapitres 8 et 9 (ligne à 315 kV), 12 et 13 (poste de Côte-Saint-Luc) et 16 et 17 (poste Rockfield).

La définition d'enjeu environnemental retenue par Hydro-Québec dans le contexte du présent projet est donc la suivante :

> *Un enjeu découle de la mise en relation des préoccupations, des composantes valorisées et des sources d'impact spécifiques à un projet, et dont le résultat de l'analyse, soit un gain ou une perte, peut influencer la décision du gouvernement d'autoriser ou non le projet* [1].

6.1 Consultation publique menée par le MELCCFP

En vertu de l'article 31.3.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE), le MELCCFP a tenu une consultation publique en vue de déterminer les enjeux que l'étude d'impact du présent projet devrait aborder. Cette consultation s'est déroulée du 11 septembre au 11 octobre 2019. La compilation des préoccupations exprimées par le public a été publiée dans le registre des évaluations environnementales. Ces préoccupations touchent les thèmes suivants :

- le maintien de la santé publique ;
- le maintien de la qualité des paysages ;
- le maintien de la qualité de vie.

1. Hydro-Québec a modifié la définition proposée dans la directive du MELCC (2019) pour tenir compte des interactions entre les phases du projet et les composantes du milieu. Cette dernière définition va comme suit : « Préoccupation majeure 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 non d'un projet ».

6.2 Consultation publique menée par Hydro-Québec

L'ensemble des activités de consultation menées par Hydro-Québec a permis de dégager des préoccupations rejoignant les trois mêmes thèmes que ceux ayant découlé de la consultation tenue par le MELCCFP (mentionnées dans la section 6.1) de même que d'autres préoccupations dont la portée a également été précisée de manière à établir certains liens entre elles. Les préoccupations cernées lors des activités de consultation d'Hydro-Québec qui n'avaient pas été préalablement compilées lors de la consultation du MELCCFP concernent les thèmes suivants :

- la conciliation des usages présents sur le territoire ;
- le maintien et l'augmentation de la biodiversité ;
- la conciliation avec les développements futurs.

6.3 Synthèse des thèmes de préoccupations

Bien que six thèmes de préoccupations distincts aient été relevés lors des deux consultations publiques susmentionnées, il appert que les activités de consultation d'Hydro-Québec ont permis de mieux circonscrire chacun et, par conséquent, de considérer les préoccupations liées au maintien de la qualité de vie et au maintien de la qualité des paysages comme deux aspects d'un même thème. Également, les préoccupations concernant les initiatives de verdissement et les impacts sur la biodiversité établies par le MELCCFP et classées initialement sous le thème du maintien de la qualité de vie ont finalement été associées au maintien et à l'augmentation de la biodiversité. Par conséquent, pour les besoins de l'évaluation environnementale, Hydro-Québec retient trois grands thèmes de préoccupations, qui constitueront les enjeux spécifiques au projet :

- le maintien de la qualité de vie (y compris le maintien de la qualité des paysages) et de la santé publique ;
- la mise en valeur de la biodiversité ;
- la conciliation des usages sur le territoire et des projets de développements futurs.

6.3.1 Maintien de la qualité de vie et de la santé publique

Les préoccupations du projet touchant à l'enjeu du maintien de la qualité de vie concernent les quatre aspects suivants :

- l'intégration visuelle des ouvrages (architecture, hauteur, aménagement de l'emprise et des sites de poste, perception du risque pour la sécurité en lien avec les pylônes et la fréquentation du corridor vert) ;
- les nuisances durant la période des travaux et lors de l'exploitation (climat sonore, éclairage nocturne) ;
- la question de la valeur des propriétés à proximité des infrastructures ;
- la perception d'un risque associé aux champs électriques et magnétiques.

6.3.2 Mise en valeur de la biodiversité

Les préoccupations liées à l'enjeu du maintien et de l'augmentation des espaces verts et de la biodiversité ont été soulevées par différentes parties prenantes lors des échanges sur le projet. Les résidents et les utilisateurs de l'emprise ont souligné l'intérêt d'accroître la présence d'espaces verts et d'éviter l'abattage d'arbres ainsi que l'importance d'augmenter la biodiversité dans l'emprise et de maintenir, voire de créer, des milieux naturels appropriés.

La mise en valeur de la biodiversité concerne autant les actions permettant d'assurer la pérennité des milieux naturels et le maintien de la biodiversité que d'améliorer la connectivité écologique des milieux naturels.

6.3.3 Conciliation des usages sur le territoire et des projets de développements futurs

L'arrimage du projet de modernisation du réseau électrique entre les postes de Saraguay et Rockfield aux projets d'aménagement d'infrastructures publiques et privées sur le territoire s'est manifesté dans plusieurs secteurs, notamment en lien avec les outils de planification du territoire. La diversité des territoires traversés fait en sorte que les aspirations de développement varient selon les arrondissements et les municipalités concernés. De ce fait, les infrastructures projetées doivent s'arrimer à autant de visions et de projets en développement.

L'enjeu de la conciliation des usages touche à l'utilisation de l'emprise pour différentes activités privées ou collectives, par exemple le jardinage ou l'aménagement de sentiers multiusages.

Enfin, les préoccupations liées à l'enjeu de la conciliation des usages touchent également à la circulation ferroviaire, puisque la voie ferrée du CPKC traverse le territoire de Côte-Saint-Luc et longe l'actuel poste de Hampstead (aux côtés duquel sera érigé le poste de Côte-Saint-Luc projeté). La circulation ferroviaire est une source de préoccupations en lien avec le climat sonore et la sécurité des environs en cas d'accident.

Imprimé sur du papier fabriqué au Québec contenant
100 % de fibres recyclées postconsommation.

Hydro Québec

2023E2684