

**Construction A-30 au sud
de Saint-Constant, Delson et Candiac**

Caractérisation des sols – Phase I

Service des inventaires et du Plan
Novembre 2003

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE PHASE I

Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc
(entre les autoroutes 30 et 15 déjà existantes)

N/D EG-03-384

Rapport final présenté à : Monsieur Bernard McCann
245, boulevard Saint-Jean-Baptiste
Châteauguay, Qc
J6K 3C3

Préparé par : **ORIGINAL SIGNÉ**
Jonathan Roussy, géo. stag. M.Sc.

Approuvé par : **ORIGINAL SIGNÉ**
Daniel Mercier, ing.

Date d'émission: **7 novembre 2003**

Répertoire : **Mes Documents/Environnement 2003/EG-03-384 Ministère des Transports du Québec**

Nb. de pages : **32 (incluant les annexes)**

Les informations ci-jointes ne se rapportent qu'au présent document. Il ne doit pas être reproduit, sinon en entier, sans l'autorisation du laboratoire.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ANNEXES.....	3
1. INTRODUCTION.....	4
2. OBJECTIFS	4
3. MÉTHODOLOGIE.....	4
3.1 RECHERCHE DOCUMENTAIRE ET HISTORIQUE	5
3.2 INSPECTION VISUELLE	5
3.3 ENTREVUES	5
4. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SITE.....	6
5. EXAMEN DES DOCUMENTS.....	8
5.1 PLANS CADASTRAUX ET ANALYSE DE L'INDEX DES IMMEUBLES	8
5.2 PHOTOGRAPHIES AERIENNES	11
5.3 DOSSIER ENVIRONNEMENTAL	13
6. VISITE DES LIEUX	15
7. ENTREVUES	16
8. COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS ET INTERPRETATION.....	17
9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	20
10. LIMITES DE L'ÉTUDE	21

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Plan de la région.....	22
Annexe 2 : Plan de localisation.....	24
Annexe 3 : Plan cadastral de la ville de Saint-Constant	26
Annexe 4 : Photographies des lieux	28

1. INTRODUCTION

Les services techniques et professionnels de Laboratoire A.B.S. inc. ont été retenus par le Ministère des Transports du Québec, afin d'effectuer une évaluation environnementale de site. La présente étude englobe la phase I de la caractérisation sur plusieurs lots, situés au sud de la ville de Saint-Constant (voir le plan de la région et de localisation aux annexes 1 et 2). Les lots à l'étude forment une bande de terrains qui correspond à la section du tracé sud du futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15 existantes.

La méthode suivie lors de la caractérisation environnementale se base sur le Guide standard de caractérisation des terrains contaminés, qui découle de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, publiée par le Ministère de l'Environnement du Québec en juin 1998.

2. OBJECTIFS

Cette expertise vise, dans un premier temps, à identifier les indices de contamination réels ou potentiels des terrains sur lesquels le futur tronçon d'autoroute sera construit. Advenant le cas où ils ont été observés, un deuxième stade viendra confirmer la présence de contaminants ou démontrera que le site n'a pas été contaminé.

Si la présence de contaminants est confirmée, ils seront identifiés et décrits de façon détaillée pour en quantifier les concentrations.

Les travaux de la phase I et de la phase II sont essentiels pour entamer, s'il y a lieu, une phase III : Identification des mesures correctives.

3. MÉTHODOLOGIE

La phase I, évaluation préliminaire, se divise en quatre étapes, soit :

- Recherche documentaire et historique
- Inspection visuelle
- Entrevues
- Rapport écrit

3.1 Recherche documentaire et historique

- La première étape consiste à examiner les documents susceptibles de fournir de l'information sur les sites afin de reconstituer les usages qui en ont été fait dans le passé. Cette recherche permet de noter les activités poursuivies qui auraient pu contribuer à la contamination des terrains en question.
- L'analyse des titres de propriété aide à retrouver les anciens propriétaires pour déterminer quelles étaient les utilisations antérieures du site.
- L'interprétation des photographies aériennes montre un aperçu historique du contexte environnemental dans le secteur étudié.
- Une demande d'accès à l'information auprès d'organismes de divers paliers de gouvernement renseigne sur la possibilité d'événements environnementaux antérieurs.
- La compilation des informations recueillies oriente l'exécution des étapes suivantes.

3.2 Inspection visuelle

- Le but de cette inspection est d'observer et de documenter l'état des lieux. Lors de la visite, il y a vérification des renseignements récoltés au cours de la recherche documentaire.
- Les caractéristiques physiques naturelles du site sont notées ainsi que les observations qui peuvent mener à cerner les possibilités de contamination.
- Dans le cas présent, le long trajet à couvrir et les problèmes éventuels à circuler sur les terrains privés, implique d'effectuer la visite des lieux en hélicoptère.

3.3 Entrevues

- Lors de cette étape, des entrevues sont effectuées avec les différentes catégories de personnes associées au site, permettant d'obtenir des renseignements complémentaires pour l'établissement de son profil.

- Les gens interrogés sont les propriétaires actuels ou anciens des sites en question, les urbanistes des villes concernées et toute autre personne susceptible d'amener des éléments nouveaux au dossier.

4. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SITE

Les sites étudiés sont localisés sur les territoires de la ville de Saint-Constant et de Delson, au sud du périmètre urbain. La zone à l'étude forme une bande de 150 mètres de largeur, d'environ dix (10) kilomètres de longueur. L'emprise de 150 mètres inclut la largeur d'une autoroute à deux (2) voies (environ 50 mètres) et 50 mètres de part et d'autres des deux (2) voies. La bande se connecte à l'autoroute 30, au sud-ouest de Saint-Constant, est parallèle à la montée Saint-Régis, traverse le rang Saint-Régis Nord et Sud, le rang Saint-Pierre, bifurque ensuite pour traverser la montée de Lasaline, la rue Principale, le chemin Saint-François-Xavier et rejoint l'autoroute 15 à la hauteur de l'intersection des territoires des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac (voir le plan de localisation à l'annexe 2).

La construction de deux (2) échangeurs est reliée à la construction du tronçon d'autoroute 30 en question. Un échangeur reliera le nouveau tronçon d'autoroute à l'autoroute 30 déjà existante, au sud-ouest de Saint-Constant. Un autre échangeur est prévu à l'intersection de l'autoroute 15, au sud-est de Saint-Constant. Les terrains qui bordent et sur lesquels seront construits les futurs échangeurs sont aussi inclus dans le territoire à l'étude.

Les terrains à l'étude forment une bande qui est plus épaisse au niveau des intersections avec les autoroutes existantes. Les territoires des villes de Saint-Constant et de Delson sont recoupés par les terrains à l'étude. Ces derniers traversent des lots qui font partie du Cadastre officiel de la Paroisse de Saint-Constant, qui est inclus dans la Circonscription foncière de Laprairie. Pour des raisons de clarté, la bande de lot à l'étude est divisée en **3 parties** qui sont :

- 1) La partie limitée à l'ouest par la réserve de Kahnawake et à l'est, par la Rivière Saint-Régis.
- 2) La partie limitée à l'ouest par la Rivière Saint-Régis et à l'est, par la Rivière de la Tortue.
- 3) La partie limitée à l'ouest par la Rivière de la Tortue et à l'est, par l'autoroute 15.

Ces trois (3) parties sont situées entièrement sur le territoire de la ville de Saint-Constant, à l'exception de la troisième partie qui empiète un peu sur le territoire de la ville de Delson. Le plan cadastral de la ville de Saint-Constant est présenté à l'annexe 3 et montre que les lots traversés par la bande de terrains à l'étude sont allongés selon la direction est-ouest. Les photographies prises de l'hélicoptère (présentées à l'annexe 4) montrent bien que les terrains recoupés par le futur tronçon d'autoroute sont majoritairement à vocation agricole. Les autres éléments recoupés par la bande de terrains à l'étude, décrits dans la section suivante, sont identifiés sur les photographies présentées à l'annexe 4.

- 1) La partie limitée à l'est par la réserve de Kahnawake et à l'ouest, par la rivière Saint-Régis, comprend les lots 188, 189, 189-1, 189-2, 190, et 190-17 à 20. Ces lots sont traversés, de l'ouest à l'est, par l'autoroute 30 déjà existante, par des lignes électriques et le rang Saint-Régis nord. Ils sont en majorité à vocation agricole, excepté à proximité de l'autoroute 30, où un site est occupé par des tours de radiodiffusion, et à proximité du rang Saint-Régis nord, où des résidences et une industrie à vocation agricole sont présentes.
- 2) La partie limitée à l'ouest par la Rivière Saint-Régis et à l'est, par la Rivière de la Tortue, comprend les lots 232, 231, 284, 285, 286, 110, 119, 118, 115, 116, 117, 120, et 124. Ces lots sont traversés de l'ouest à l'est par le rang Saint-Régis Sud, un chemin de fer du canadien National, le chemin Saint-Pierre, la Rivière Saint-Pierre, le chemin Agritex, la montée de Lasaline, le chemin de fer Napierville Jonction, la rue Principal. La superficie occupée par ces lots est en majorité à vocation agricole, excepté le long du chemin Saint-Pierre, où des résidences et une ferme sont présentes, entre le chemin Agritex et la montée de Lasaline, où l'on retrouve un terrain utilisé par Lafarge pour entreposer le mort-terrain qui recouvre la carrière Lafarge. Des résidences sont aussi présentes le long de la rue Principale. Ce trajet évite le site de neiges usées de la ville de Saint-Constant.
- 3) La partie limitée à l'ouest par la rivière de la Tortue et à l'est, par l'autoroute 15 ou la limite des villes de Saint-Constant et de Candiac comprend les lots 16, 18, 19, 20 et 21. Ces lots sont traversés par le chemin Saint-François-Xavier. La majorité de la superficie occupée par ces lots est à vocation agricole, excepté à l'ouest de la Rivière de la Tortue, où l'on retrouve un boisé, et à proximité de l'autoroute 15, où les bretelles de l'échangeur projeté empiètent sur une propriété zonée industrielle.

La construction du tronçon d'autoroute 30 concerné par cette étude nécessite l'expropriation d'un peu plus de 100 hectares, dont 80 sont situés en zone agricole et le reste en zone industrielle (rapport du B.A.P.E.).

5. EXAMEN DES DOCUMENTS

Tel que mentionné dans le chapitre 3.0 – Méthodologie, divers organismes ont été contactés et les documents suivants ont été compilés :

- Titres de propriété provenant du bureau de la publicité et des droits.
- Plan cadastral des villes de Saint-Constant.
- Le rapport du B.A.P.E.
- Photographies aériennes commandées à la Photocartothèque québécoise.
- Demandes d'accès à l'information sur les dossiers environnementaux au Ministère de l'Environnement du Québec et à la ville de Saint-Constant et de Delson.
- Cartes et documents provenant des archives de la fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine de la MRC de Roussillon.

5.1 Plans cadastraux et analyse de l'index des immeubles

Les lots traversés par le futur tronçon de l'autoroute 30 sont identifiés à partir du plan cadastral de la ville de Saint-Constant (voir annexe 3). La liste des lots traversés par la bande de terrains à l'étude est présentée au tableau 1. Une recherche concernant ces lots a été effectuée au bureau de la publicité et des droits, remontant jusqu'à une centaine d'année en moyenne. L'index des immeubles pour chacun des lots du tableau 1 a été consulté.

- 1) Le lot **188** est présentement détenu par Bauch & Lomb Canada inc. et Charles River Canada inc. Ces derniers apparaissent à l'index des immeubles en 1990 et 1971 respectivement. La compagnie Canadian Breed. Farms+Lab ltd. a aussi été propriétaire d'une partie de ce lot entre 1971 et 1990. Auparavant, la famille Robidoux détenait le lot à l'étude et ce, de 1903 à 1924. Le lot **189** appartient, aujourd'hui, à Monsieur Jean-Guy Boudreau qui l'a acquis en 1997 de Monsieur Robert Toupin. Ce dernier l'a acquis en 1965, après la mort de Monsieur Phillippe Toupin. Entre 1965 et 1997, Robert Toupin a vendu plusieurs parties de son terrain à plusieurs particuliers et à 2 compagnies : Amén. Cardin inc. et Amén. Sonia Inc. La famille Robidoux a été propriétaire jusqu'en 1905 du

lot 189. La partie du lot **190** concernée par cette étude appartient, aujourd'hui, à Monsieur André Turcot. Ce dernier a acheté une partie du lot 190 de la compagnie 2157-2235 Québec inc. L'index des immeubles montre qu'un bail de 20 ans a été signé en 1999 entre André Turcot et 3553230 Canada inc. (CJMS Country). Radiodiffusion Maisonneuve ltée (ou Maisonneuve Broadcasting Corp. ltée) apparaît à l'index des immeubles et achète un terrain de Geoffrey W. Sterling en 1961. Ce dernier a acheté plusieurs parties du lot 190 des membres de la famille Robidoux en 1959. Le lot 190 a été subdivisé quelques fois au cours des années. Quelques résidences occupent des parties du lot 190.

ville de Saint-Constant		ville de Delson
16	119 ; 119-1 à 22 ; 119-27 à 29	14
18	120	15
19	124	
20	188	
21	189 ; 189-1 ; 189-2	
107	190 ; 190-17 à 20	
110	231	
115	232	
116	284	
117	285	
118	286	

Tableau 1 : Compilation des lots traversés par le futur tronçon d'autoroute 30. Ces lots sont identifiés à partir des plans cadastraux des villes.

- 2) Selon l'index des immeubles, la majorité du lot **232** appartient, aujourd'hui, à Claude D. Hébert et al. qui l'a acheté de Paul Gervais en 1956. Quelques particuliers, dont Laurette Lapré, Ernesto Renaldi et Jeanne Perras possèderaient des parties de ce lot. La famille Gervais a possédé le lot 232 de 1903 à 1956. La majorité de la superficie du lot **231** appartient à Mario Robidoux qui a acheté les terrains de Jean Robidoux en 1957 et 1972. Des particuliers sont propriétaires des autres parties du lot 231. Les familles Robidoux et Létourneau ont été propriétaires du lot 231 avant 1950. Le propriétaire du lot **284** et du lot **110** est Arthur Langevin, qui l'a acheté de Alice Perras en 1969. Cette dernière l'a acquis de Albert Langevin en 1936, qui l'a aquis de Améline Boyer qui s'est

mariée à Arthur Langevin en 1898. Une partie du lot **285** appartient, aujourd'hui, à Arthur Langevin, tandis que la majorité du lot 285 appartient à Denis Boulé depuis 1961. La famille Boulé est propriétaire de cette partie du lot 285 depuis 1907. Denis Boulé est propriétaire de la majorité du lot **286** depuis 1961. Il a vendu une partie de ce lot à Léo Lefebvre en 1969. Cette partie appartient maintenant à Louis-Georges Grant. Les parties des lots **115** et **118** qui sont traversées par la bande de terrains à l'étude sont la propriété de Lafarge Canada depuis 1966. Lafarge Canada a acquis ces terrains de Marble Realty Ltd. qui a acheté en 1965 des terrains de Leonard B. St-James de Ch. Henri Lanctôt et de Pierre St-James et al. Les familles de ces derniers ont possédé ces terrains pendant plusieurs décennies. La ville de Saint-Constant possède une partie du lot **116** depuis 1992 et le possède entièrement depuis 1994. L'ancien propriétaire ne payait pas ses taxes. Maximin Canal était l'ancien propriétaire du terrain. Il l'a acheté de William McCoy qui l'a acheté de Gérard Boulé entre 1974 et 1976. La famille Boulé a possédé le terrain jusqu'en 1937, avant que la famille Langevin soit propriétaire du lot 116. Le lot **117** appartient aujourd'hui aux Fermes Agritex inc. Les Fermes Boulé et Lanctôt Inc. auraient changé de nom pour les Fermes Agritex inc. entre 1987 et 1992. Les Fermes Boulé et Lanctôt sont propriétaires d'une partie de ce lot depuis 1981. Depuis 1976, le lot 117 a été subdivisé en plusieurs parties et à plusieurs reprises. Plusieurs résidences occupent le terrain du lot original 117. Roch Boulé a vendu le lot 117 à Gérard Boulé, qui l'a vendu à William McCoy, qui l'a vendu à Maximin Canal, respectivement en 1961, 1974 et 1976. Les familles Boulé et Langevin ont possédé le lot 117 pendant la première partie du vingtième siècle. Le lot **124** appartient, aujourd'hui, à Karl Bortezak. Il a acheté des parties de ce lot en 1981 et en 1969 de Emery Holding inc et de Florimon Lefebvre respectivement. D'autres particuliers, comme Patrick Hamel et al., Alexander Schans auraient été propriétaires du lot dans les années quarante. La famille Lefebvre était propriétaire du terrain avant 1945. L'index des immeubles du lot **120** est très complexe, et selon la ville de Saint-Constant, plusieurs propriétaires possèdent des parties du lot 120. La majorité des propriétaires sont des particuliers et des promoteurs immobiliers. Toutefois, quelques compagnies à numéro sont identifiées à partir de l'index des immeubles.

3) D'après la ville de Saint-Constant, à l'ouest du chemin Saint-François-

Xavier, les lots **18** et **21** appartiennent à Lafarge Canada inc., et les lots **19** et **20** appartiennent respectivement aux compagnies 98-2025 et 77-8096. Ces lots sont boisés et cultivés à l'ouest du chemin Saint-François-Xavier. À l'est du chemin Saint-François-Xavier, les lots 19, 20, 21 et une partie du lot 18, appartiennent à Montreal Trust (Lafarge) selon la ville de Saint-Constant. Les lots plus au sud comprennent les installations de la cimenterie de Lafarge Canada inc. et appartiennent toujours à Montreal Trust (Lafarge). Selon l'index des immeubles, Montreal Trust co. a acquis une partie de ces lots en 1957 de Louis St-James, de John T. Nicholson, Réal Poissant et de Annette Favreau. Les propriétaires antérieurs de ces terrains sont des particuliers. Selon l'index des immeubles, le lot **16** et une partie du lot **18** appartiennent au Entreprises Gilbert Lalonde inc., qui les a acquis en 1987 de Marcel Lefebvre et al. Ce dernier a vendu des parties de son terrain à Bock et Tétreau inc. en 1991, à Entretien Voies Ferrés Coyle inc. en 1999 et à Gestion Imm. S.L. inc. en 1998. La famille Lefebvre était propriétaire de ces terrains depuis le début du siècle.

La partie des lots 14 et 15, sur lesquels passent les futures bretelles de l'échangeur, appartient et est occupée par la compagnie Goodfellow. Selon l'index des immeubles, en 1987 et 1988 Goodfellow achète pour plus de 7 450 000 \$ des parties des lots 14 et 15 de Domtar inc. et de la Banque Nationale.

5.2 Photographies aériennes

Plusieurs photographies aériennes qui remontent aux années 1964 ont été commandées à la photocartotheque québécoise. Datant de 1964 à 2002, les photographies aériennes consultées, témoignent des utilisations du lot à l'étude et des changements survenus aux sites à l'étude et aux terrains avoisinants au cours des années.

- Sur les photographies aériennes datant de **1964**, on voit que les terrains à l'étude sont à vocation agricole. Quelques bâtiments sont présents le long des rangs Saint-Régis Nord et Sud et du chemin Saint-Pierre, qui longent respectivement les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre. Quelques terrains sont encore boisés notamment au niveau de la Rivière de la Tortue et à proximité de l'autoroute 15 en construction.
- Sur la photographie aérienne qui date de **1976**, on remarque que les terrains occupés aujourd'hui par le dépôt de mort-terrain de Lafarge sont toujours

cultivés et dans une moindre mesure boisés. La carrière Lafarge est déjà bien développée et on remarque qu'une pile de matériel est située au sud de la carrière. Peu de changements sont identifiables depuis 1964 pour les lots à l'est de la Rivière de la Tortue, à l'exception que la construction de l'autoroute 15 est finalisée.

- Datant de **1983**, la photographie aérienne montre qu'aucune trace du site d'entreposage de mort-terrain de Lafarge est visible. Cependant, les lots cultivés à proximité de la carrière ne semblent plus être entretenus.
- La photographie aérienne datant de **1992**, montre que les terrains à l'intersection de l'autoroute 15 et du chemin de fer ont été développés. Les bâtiments observés sont ceux occupés aujourd'hui par une usine de transformation et de traitement du bois. Plusieurs piles de matériel de dimensions diverses sont présentes sur le terrain, ce qui suggère que cette compagnie était active en 1992. Les terrains occupés par ces installations à cette époque ne sont pas inclus dans les terrains concernés par cette étude. Cependant, on peut voir qu'au sud-est, des terrains ont été défrichés, ce qui suggère un agrandissement prochain.
- Sur la photographie aérienne datant de **1997**, on remarque que les lots traversés par les terrains à l'étude, sont encore majoritairement à vocation agricole. Entre les rangs Saint-Régis Nord et Sud, une industrie à vocation agricole et un domaine ont été construits à proximité des terrains à l'étude. Deux (2) résidences sont directement situées sur la bande de lot à l'étude. Une industrie à vocation agricole est présente à proximité du chemin Saint-Pierre.
- La photographie aérienne qui date de **1999** est à plus grande échelle et représente l'état d'une partie importante du territoire recoupé par le futur tronçon d'autoroute 30. Le site d'entreposage de mort-terrain de la carrière Lafarge est situé au nord-ouest de la carrière principale de Lafarge. Il est aussi important, en terme de superficie, que la carrière. L'agrandissement à l'extrême sud-ouest du terrain occupé par l'usine de transformation et de traitement du bois est recoupé par les terrains à l'étude, à l'intersection de l'autoroute 15.
- La photographie aérienne de **2002** montre qu'à l'ouest du rang Saint-Pierre, les terrains sont toujours en majorité cultivés. On remarque que le site de neiges usées est construit et que le trajet du futur tronçon d'autoroute l'évite. Le trajet recoupe le coin nord-est du site d'entreposage de mort-terrain de la carrière Lafarge. On remarque que les terrains occupés par l'usine de

transformation et de traitement du bois se sont étendus jusqu'à la limite de la ville de Saint-Constant.

5.3 Dossier environnemental

Une demande d'accès à l'information concernant les dossiers environnementaux a été envoyée le 27 août 2003 aux villes de Saint-Constant et Delson, à l'attention de Madame Manon Thériault et Nicole Lafontaine, respectivement. De plus, une demande d'accès à l'information a été envoyée au Ministère de l'Environnement du Québec (MENV), direction régionale de Montérégie aux soins de Madame Josée Dandurand.

- La réponse de la ville de Delson, nous informe que quelques interventions de natures environnementales ont été réalisées sur les lots 14 et 15, en particulier à l'adresse 225, rue Goodfellow. Des déversements au réseau d'égout ainsi que dans un fossé se sont déjà produits sur cette propriété. De plus, une certaine superficie de terrain, à proximité des autoclaves, est possiblement affectée par un contaminant quelconque. Selon le directeur des travaux publics de la ville de Delson, aucun certificat d'autorisation n'a été demandé au Ministère de l'Environnement, pour aucune des installations pourtant nombreuses sur cette propriété.
- Le directeur des travaux publics de la ville de Delson, a été interrogé pour en savoir davantage sur les incidents répertoriés.

La réponse de la ville de Saint-Constant est accompagnée par plusieurs documents.

- Un avis d'infraction a été émis le 22 octobre 1998, par la Ville de Saint-Constant, concernant des activités commerciales et industrielles illégales au 391, chemin Saint-François-Xavier. De plus, des activités de remblayage et de déblai de terre, de béton et de ferraille dans la zone de non-remblai et dans la bande de protection riveraine de la rivière de la Tortue ont été identifiées. Une communication datée du 9 mai 2003 entre le Ministère de l'Environnement et la Ville de Saint-Constant, concernant une demande d'assistance technique pour la restauration du lieu en question et indique que les travaux restauration non pas encore été effectués à cette date.

- Un avis d'infraction a été émis le 6 octobre 1998, par la Ville de Saint-Constant, concernant la construction sans permis d'un bâtiment et la présence de remblai dans la bande de protection riveraine de la rivière de la Tortue, au 400, chemin Saint-François-Xavier. Une communication datée du 5 juin 2002, provenant du Ministère de l'Environnement indique qu'après une inspection les travaux de restauration ont été réalisés conformément au règlement.
- Deux certificats d'autorisation ont été émis par le Ministère de l'Environnement en 1979 et 1994 et concernent l'exploitation d'une porcherie au 365, rang Saint-Régis Sud.
- En 1992, des plaintes ont été déposées suite à l'entreposage extérieur de blocs de béton, de pièces mécaniques, de bois et de véhicules non immatriculés, sur le terrain situé au 366 rang Saint-Régis Nord. De plus les plaintes font mention qu'un instrument qui sert à pulvériser de la peinture est utilisé sur la propriété ce qui émet des odeurs désagréables.
- Suite à un avis d'infraction, émis en 2000, concernant l'exploitation d'un site de neiges usées sans autorisation sur des parties des lots 16, 17 et 18, des communications traitent de la possibilité d'exploiter légalement un site de neiges usées sur ces lots.

La réponse du Ministère de l'Environnement est accompagnée de documents qui concernent le lot 14, situé à Delson et le lot 112, à Saint-Constant. Pour tous les autres lots, le Ministère mentionne qu'après recherches, aucun document de nature environnementale n'a été retrouvé dans les dossiers de la Direction régionale de la Montérégie du Ministère de l'Environnement.

- Une carrière est exploitée sur le lot 112 depuis 1965. Le document en question, daté du 8 novembre 2002, constitue un rapport d'inspection qui vise à déterminer si l'utilisation d'un concasseur et l'exploitation d'une nouvelle aire sont conformes au certificat d'autorisation délivré par le ministère. Comme il n'y avait pas de concassage au moment de l'inspection, une visite ultérieure est recommandée.
- Plusieurs documents traitent de l'ancien L.E.S. de la ville de Delson, fermé

depuis 1987. Suite à la migration de biogaz dans un établissement industriel à proximité, un système de captage des biogaz générés par l'ancien L.E.S. a été installé pour empêcher leur migration hors du site. Les documents montrent la localisation des événements qui sont situés majoritairement en périphérie des déchets. Ces événements sont situés à proximité de la rue Industrielle, à plus d'un kilomètre au nord de la bande de terrains à l'étude.

- Plusieurs documents mentionnent qu'une contamination est présente au 336, rue Saint-François-Xavier, situé sur le lot 14, à Delson. Cette contamination identifiée en 1994 est décrite comme étant un déversement d'huile, dans un fossé situé sur la propriété. Ce terrain fait partie du répertoire des terrains contaminés du Ministère de l'Environnement et est situé à au moins 500 mètres de la bande de terrains à l'étude.

6. VISITE DES LIEUX

Le 10 septembre 2003, une inspection visuelle du terrain a été effectuée par Jonathan Roussy, géologue stagiaire de Laboratoire A.B.S. inc., accompagné de Monsieur Bernard McCann et de Monsieur Gildard Lanteigne, ingénieurs pour le Ministère des Transports. Parce que les terrains concernés par cette étude sont privés et leur accès limité, la visite des lieux a été effectuée en hélicoptère. Lors de la visite, des observations sont faites au niveau de l'aspect physique des lieux. De plus, les activités pouvant avoir des conséquences environnementales sur les propriétés voisines sont signalées. Les trois parties de l'autoroute sont traitées séparément et les numéros qui sont indiqués font référence aux photographies de l'annexe 4.

- 1) Le futur tronçon d'autoroute 30 se collecte à l'autoroute 30 déjà existante, au sud-ouest de Saint-Constant. Une des bretelles de l'autoroute va passer sur le terrain qui appartient à une station de radio et où se trouve des antennes de radiodiffusion (photographie no 1). L'autoroute passe un peu au nord de ce terrain. Entre l'autoroute déjà existante et le rang Saint-Régis Nord les terrains sont à vocation agricole (photographie 2). L'autoroute passe sur les deux (2) résidences (photographie 3) privées. L'autoroute passe proche d'un domaine et plus loin d'une entreprise à vocation agricole (photographie 4).
- 2) Aucun bâtiment n'est présent à l'est de la rivière Saint-Régis (photo 5). Des terres agricoles sont présentes entre la rivière Saint-Régis et la rivière Saint-

Pierre (photographies 6 et 7). Le futur tronçon d'autoroute passe entre les fermes qui longent le rang Saint-Pierre (photographie 7). Le trajet évite le site de neiges usées et passe à proximité de la rue Capes (photographie 8). Le site d'entreposage du mort-terrain est recoupé par le futur tronçon d'autoroute et passe sur le coin nord-est de ce site. Les piles de matériel entreposées peuvent mesurées jusqu'à 10 mètres de hauteur. Le trajet traverse la montée de Lasaline et passe sur des terrains et des bâtiments qui appartiennent à un particulier (photographie 9).

- 3) Le futur tronçon d'autoroute traverse un boisé où passe la Rivière de la Tortue (photographie 10) et traverse le rang Saint-François-Xavier à des endroits où aucun bâtiment n'est présent (photographies 11 et 12). L'autoroute longe les terrains à vocation industrielle et rejoint l'autoroute 15 (photographie 13). Une des bretelles de l'échangeur recoupe des terrains à vocation industrielle (photographie 14).

7. ENTREVUES

Onze (11) personnes ont été interrogées et un résumé de ces entrevues est présenté à l'annexe 8. Il s'agit de la directrice du service d'urbaniste de la ville de Saint-Constant, du spécialiste en environnement chez Lafarge Canada, de la personne responsable du transport de mort-terrain de la carrière Lafarge, de deux voisins du site d'entreposage de mort-terrain, d'un employé de la ville de Saint-Constant, du directeur du service de génie de la ville de Saint-Constant, du président de la Fondation Royale-Roussillon pour la protection du patrimoine de la MRC Roussillon, du propriétaire du lot 16 et du directeur du département des travaux publics de la ville de Delson.

- Le site d'entreposage de mort-terrain situé au nord-ouest de la carrière Lafarge a été ouvert en 1990. De 7 à 9 millions de mètres cubes de sol qui couvraient la carrière ont été entreposés sur ce site depuis son ouverture. Selon les personnes interrogées qui connaissent bien ce site et le matériel qui a été entreposé sur celui-ci, il n'y a aucune chance de trouver du matériel contaminé dans les piles, ou sous ces dernières. Seuls les sols qui proviennent du décapage de la carrière sont entreposés sur ce site, qui était à vocation agricole avant 1990. De plus, selon deux (2) résidents qui habitent à proximité du site d'entreposage, aucun indice ne laisse présager la présence de déchet ou de sol contaminé à l'intérieur de ces piles.

- Selon un employé de la ville de Saint-Constant, des sols contaminés pourraient se trouver à l'endroit d'un site de neiges usées. En effet, lors de la fonte des neiges, les contaminants présents dans la neige, tels que des résidus de combustion de carburant, ont pu se concentrer dans les sols du site de neiges usées. Un autre employé de la ville de Saint-Constant mentionne qu'un ancien dépôt de munition était présent au sud-est du site de neiges usées et que ce dernier aurait pu être une source de contamination.
- Le président de la Fondation Royale-Roussillon, connaît bien l'histoire de la MRC Roussillon. Il mentionne qu'un camp militaire a été construit en 1943, au sud des villes de Saint-Constant et Delson. Il aurait été démantelé dans les années 1950. La carte de 1952 provenant des archives de la Fondation Royale-Roussillon montre l'emplacement exact de cet ancien camp militaire. Ce dernier est situé au sud des terrains à l'étude. Selon les archives de la Fondation Royale-Roussillon, il n'y a pas de trace d'activité industrielle ou de déversement au sud de la ville de Saint-Constant.
- Le directeur du département des travaux publics de la ville de Delson, mentionne que trois (3) incidents ayant eu des répercussions sur l'environnement se sont produits au cours des dernières années sur la propriété située au 225, rue Goodfellow. Deux (2) déversements, un dans le réseau d'égout de la ville de Delson et l'autre dans un fossé, ont été identifiés et réhabilités. Un de ces déversement implique un produit de couleur verte qui serait de l'arséniate de cuivre chromaté. La présence de sol contaminé a été identifiée, à proximité des autoclaves, situées au nord-est de la propriété. Selon la personne interrogées, du sol contaminé est encore en place aujourd'hui et l'industrie ne possède pas de certificat d'autorisation pour l'utilisation d'autoclaves pourtant nombreuses sur la propriété.

8. COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS ET INTERPRETATION

Selon l'index des immeubles, avant 1950, tous les terrains appartiennent à des particuliers. Les photographies aériennes les plus anciennes, datant de 1964, montrent que les terrains recoupés par le futur tronçon sont presque exclusivement à vocation agricole. Des résidences et des fermes sont présentes en bordure des rangs Saint-Régis Nord et Sud, du chemin de la Petite-Côté et du chemin Saint-François-Xavier.

Encore aujourd'hui, un pourcentage important de terrain à l'étude sont toujours à vocation agricole. Les terrains à vocation agricole possèdent un potentiel de contamination presque nul. En effet, la quantité d'engrais ou de pesticides utilisée sur ces sols est très faible et ne peut être considérée comme une source de contamination. Cependant, certains terrains recoupés par le futur tronçon de l'autoroute 30 ont changé de vocation au cours des années. Ces terrains sont traités en fonction de la partie du tracé de l'autoroute où ils sont retrouvés.

Première partie du trajet

Une partie du lot 190 est achetée en 1961 par Maisonneuve Broadcasting Corp. Ltée. Sur ce terrain, des antennes de radiodiffusions sont installées. Peu d'informations ont pu être récoltées sur l'entretien de ce terrain. Des produits désherbants et pesticides sont probablement utilisés depuis longtemps pour empêcher la végétation d'atteindre des niveaux trop élevés. La présence d'une contamination est probable sur ce terrain. L'échantillonnage de sol et l'analyse de la concentration des pesticides et herbicides les plus communs est recommandé pour ce terrain.

À proximité des rangs Saint-Régis Sud et Nord, on retrouve des terrains à vocation résidentielle ayant un faible potentiel de contamination. La présence de réservoir de mazout est probable. Cependant l'éventualité qu'un déversement se soit produit sans que les sols ne soient excavés est moins probable. Dans cette éventualité, la contamination est ponctuelle et superficielle.

Deuxième partie du trajet

Un chemin de fer est présent à l'ouest du rang Saint-Pierre. Ce dernier a été construit au début du siècle. Considérant que des trains circulent sur le chemin de fer depuis longtemps et qu'il est entretenu depuis aussi longtemps, les produits de conservation du bois du chemin de fer peuvent être une source de contamination. La créosote est utilisée au Canada comme agent à usages industriels intensifs dans la préservation des traverses de chemin de fer. Elle est constituée de centaines de composés, dont le groupe le plus important est celui des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). La mesure de la concentration en HAP des sols échantillonnés sous cette voie ferrée est recommandée. De plus, l'analyse de la concentration d'autres contaminants permettrait de confirmer l'absence de contamination qui résulterait d'un ancien incident non répertorié.

Selon toutes les information récoltées, le site d'entreposage de mort-terrain de la carrière Lafarge ne contient que du mort-terrain qui couvrait la carrière Lafarge. Aucun déchet ou terrain contaminé n'aurait été entreposé avec le mort-terrain, selon toutes les personnes interrogées. Les terrains sur lesquels sont entreposées les piles de matériel, étaient des terrains à vocation agricole. Les terrains à l'ouest de la Rivière de la Tortue appartiennent à Lafarge Canada depuis 1966, selon l'index des immeubles. La carte datant de 1952 montre que les terrains qui recouvrent la carrière Lafarge, étaient cultivés avant que la carrière ne soit exploitée. Tout porte à croire que les sols entreposés sur les terrains recoupés par le futur tronçon d'autoroute sont exempts de contamination et qu'une caractérisation exhaustive des piles de mort-terrain n'est pas nécessaire.

Le trajet du futur tronçon d'autoroute passe sur des terrains occupés par des bâtiments (résidence et fermes) qui sont la propriété d'un particulier. De plus, des chemins de fer sont recoupés par le trajet de l'autoroute, à l'ouest la rivière de la Tortue. Les mêmes considérations que celles exposées dans la partie 1 s'appliquent ici. Les terrains résidentiels et agricoles sont considérés comme ayant un faible potentiel de contamination, tandis qu'un échantillon de sol sous chaque chemin de fer traversé devrait être analysé, au moins pour connaître la concentration en HAP de ces sols.

Troisième partie du trajet

Les lots traversés par le futur tronçon d'autoroute, entre la rivière de la Tortue et l'autoroute 15, ont été cultivés pendant longtemps. Selon la propriétaire du lot 16, celui-ci n'est plus cultivé depuis 17 ans. En bordure du chemin Saint-François-Xavier, aucune résidence n'a été présente jusqu'à aujourd'hui, à l'endroit où le futur tronçon d'autoroute 30 le recoupe.

Sur les lots 16, 17 et 18, fort probablement à proximité du chemin Saint-François-Xavier, des neiges usées ont déjà été déposées. Une attention particulière devra être portée à cette partie du trajet, pour déterminer si des neiges usées ont été déposées à l'endroit où le futur tronçon traverse le chemin Saint-François-Xavier. L'échantillonnage de sol à cet endroit viendrait confirmer la présence ou l'absence de contamination en métaux.

À l'intersection de l'autoroute 15, des terrains à l'étude recoupent la propriété à vocation industrielle de transformation et de traitement du bois. Plusieurs contaminations ont

affecté les sols de cette propriété dans le passé. La compagnie qui opère une usine de transformation du bois et qui possède un entrepôt sur ces terrains, traite du bois d'œuvre sous pression dans des autoclaves. Le produit utilisé pourrait être de l'arsenate de cuivre chromaté (ACC). Dernièrement, l'ACC était utilisé pour la préservation du bois de construction des structures pour aires de jeux, terrasses, tables de pique-nique, clôtures domestiques etc... En mai 2002, Santé Canada a annoncé que l'ACC ne sera plus utilisé au Canada et aux États-Unis pour les usages mentionnés, dû à un risque inacceptable pour le public d'utiliser les produits à base d'ACC. Considérant les incidents survenus sur la propriété et les activités sur le site (le traitement et l'entreposage de bois) les terrains de la propriété située au 225, rue Goodfellow possèdent un potentiel de contamination élevé. Des échantillons de sol devront être prélevés et analysés pour connaître la concentration en arsenic, en cuivre, en chrome et en HAP pour les terrains traversés par le futur tronçon de l'autoroute 30.

9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Après avoir appliqué le processus de caractérisation prescrit par le Ministère de l'Environnement du Québec pour une phase I environnementale, nous concluons que pour certains terrains, des indices laissent croire qu'il existe une probabilité de contamination suffisante pour recommander la réalisation d'une phase II de caractérisation environnementale. Les terrains visés par cette recommandation sont compilés ci-dessous et la source de la contamination probable est indiquée.

- Les terrains appartenant à une station de radiodiffusion ; herbicides, pesticides
- Les chemins de fer recoupés ; HAP et autres
- Terrain à proximité du chemin Saint-François-Xavier sur lesquels ont été déposées des neiges usées ; métaux
- Propriété située au 225, rue Goodfellow ; arsenic, cuivre, chrome, HAP

Cependant, des indices nous porte à croire que des contaminations à faible échelle et impact, causées par des incidents ponctuels auraient pu se produire sur le vaste territoire concerné par cette étude, pendant les nombreuses années où les lots ont été utilisés. En particulier à l'endroit où la bande de terrains à l'étude recoupe les routes et les fossés. Nous recommandons qu'une visite sur le terrain soit effectuée (lorsqu'il sera possible), le long du trajet pour identifier des indices d'activités ou d'événements ponctuels qui n'auraient pas été identifiés du haut des airs et par les informations retrouvées et obtenues par les personnes et les documents consultés. Le but de cette

visite serait de confirmer l'absence d'indice de contamination sur le trajet du futur tronçon d'autoroute et de préparer la phase II de caractérisation environnementale.

10. LIMITES DE L'ÉTUDE

Nous présumons que les informations qui nous ont été fournies par d'autres sont exactes et bien fondées. Cependant, Laboratoire A.B.S. inc. n'assume aucune responsabilité quant à leur justesse ou leur fidélité. Cette clause est relative aux informations obtenues lors de la recherche de données historiques.

L'évaluation environnementale actuelle est valable pour la date du 10 septembre 2003. Aucune responsabilité n'est assumée par cette firme quant à la condition environnementale du site après cette date.

Toutes interprétations et conclusions présentées dans ce rapport de même que les mesures, les quantités ou les distances sont approximatives et sont indiquées pour permettre au lecteur de visualiser le site à l'étude.

Nous certifions que nous n'avons aucun intérêt advenant une transaction immobilière ou demande de financement appuyée par ce rapport.

Notre firme ne peut en aucun cas être tenue responsable de la présence d'une contamination. Elle ne peut également garantir que le site ne pourrait être contaminé dans le futur par divers événements.

Espérant ce rapport à votre entière satisfaction. Nous vous prions de ne pas hésiter à nous contacter si quelque renseignement additionnel que ce soit, ou quelque éclaircissement, vous paraît utile relativement à son contenu.

Préparé par : ORIGINAL SIGNÉ
Jonathan Roussy, géologue stagiaire M. Sc.

Approuvé par : ORIGINAL SIGNÉ
Daniel Mercier, ingénieur

JR/DM

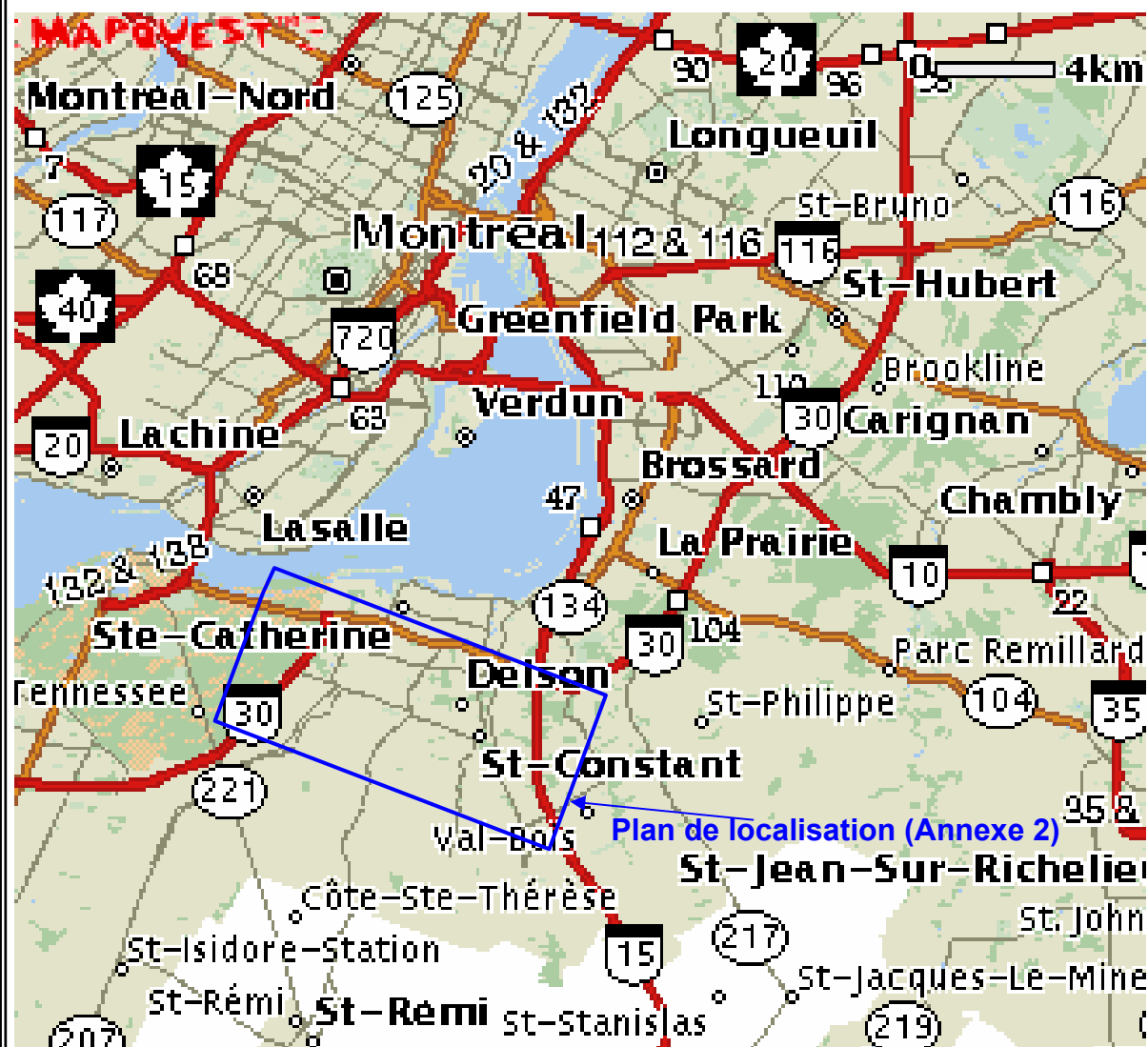
MES DOCUMENTS\ENVIRONNEMENT 2003\EG-03-384 Ministère des Transport du Québec\EG-03-384 RAPPORT CORRIGÉ

ANNEXE 1

PLAN DE LA RÉGION

CLIENT Ministère des Transports du Québec
PROJET Étude environnementale : Phase I
LIEU Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc

N/D EG-03-384



Source Site internet www.mapquest.com, Inc. 2003

PLAN DE LA RÉGION

Date : 19 septembre 2003

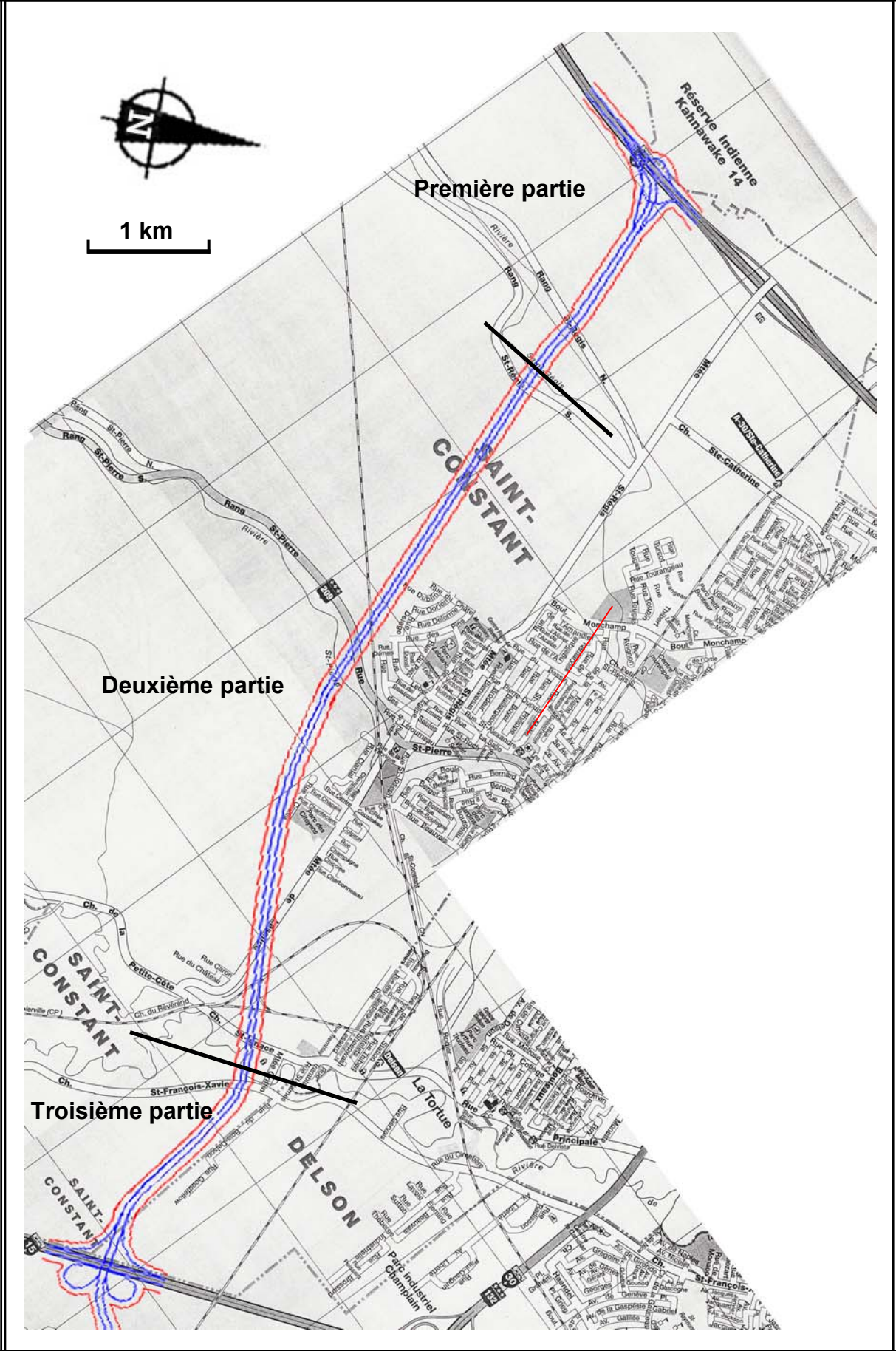
Échelle 1 : 240 000

Préparé par Jonathan Roussy, géo.stag. M.Sc.

ANNEXE 2

PLAN DE LOCALISATION

CLIENT	Ministère des Transports du Québec	N/D EG-03-384
PROJET	Étude environnementale : Phase I	
LIEU	Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc	



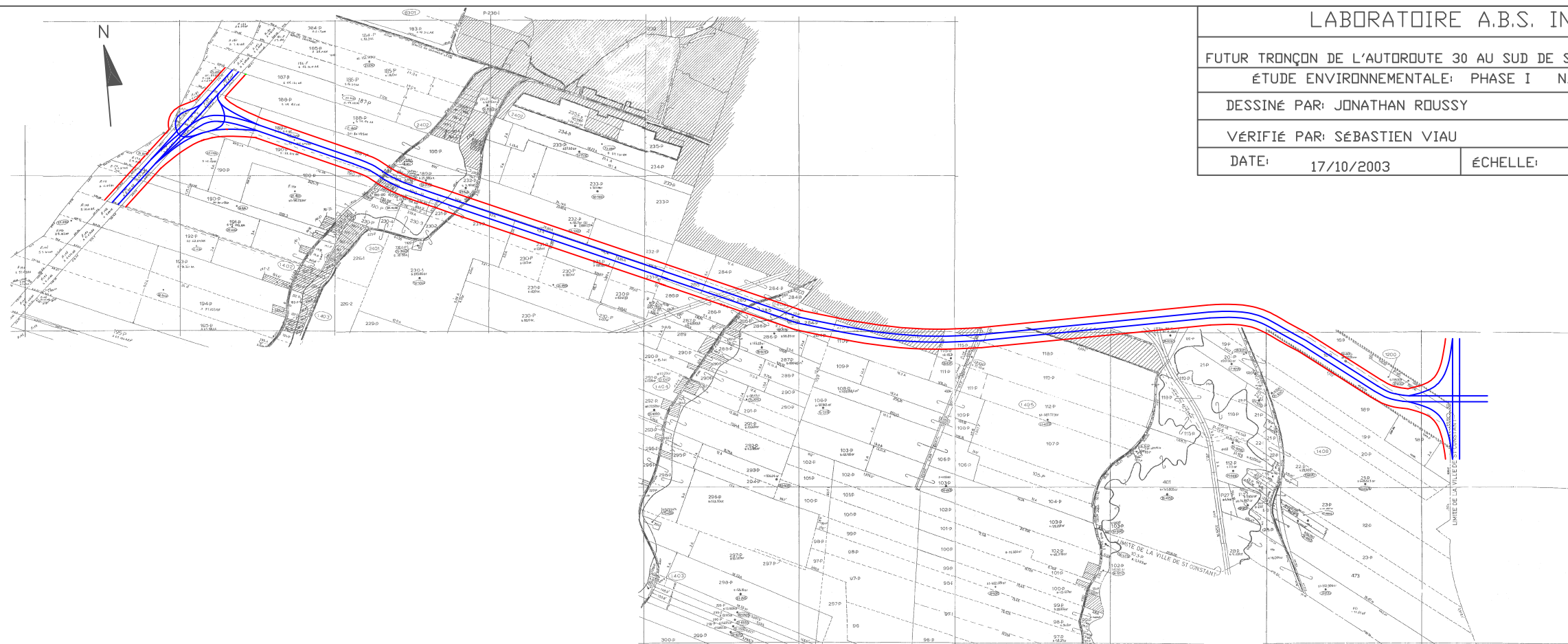
PLAN DE LOCALISATION

LÉGENDE	
—	Terrain à l'étude
—	Emplacement des futures voies d'autoroute

Date : 7 octobre 2003	Échelle : 1 : 45000
Préparé par : Jonathan Roussy géo. stag. M.Sc.	Approuvé par : Daniel Mercier, ing.

ANNEXE 3

PLAN CADASTRAL DE LA VILLE DE SAINT-CONSTANT



LABORATOIRE A.B.S. INC.	
FUTUR TRONÇON DE L'AUTOROUTE 30 AU SUD DE ST-CONSTANT	
ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE: PHASE I N/D EG 03-384	
DESSINÉ PAR: JONATHAN ROUSSY	
VÉRIFIÉ PAR: SÉBASTIEN VIAU	
DATE: 17/10/2003	ÉCHELLE: 1:31500

ANNEXE 4

PHOTOGRAPHIES DES LIEUX

CLIENT Ministère des Transports du Québec
PROJET Étude environnementale : Phase I
LIEU Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc

N/D EG-03-384

Photographie No 1 : Vue sur le terrain appartenant à CJMS et sur lequel des antennes de radiodiffusions sont présentes.

Photographie No 2 : Vue sur les terres agricoles entre l'autoroute 30 déjà existante et la rivière Saint-Régis, sur lesquelles le futur tronçon d'autoroute va passer.

No 1



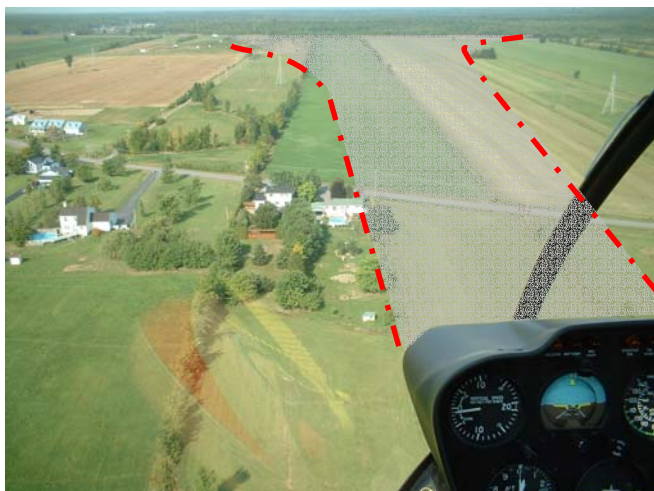
No 2



Photographie No 3 : Vue sur deux résidences situées à l'endroit où le futur tronçon d'autoroute va passer.

Photographie No 4 : Vue sur un domaine et une industrie à vocation agricole qui sont situés à proximité des terrains à l'étude.

No 3



No 4



CLIENT Ministère des Transports du Québec
PROJET Étude environnementale : Phase I
LIEU Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc

N/D EG-03-384

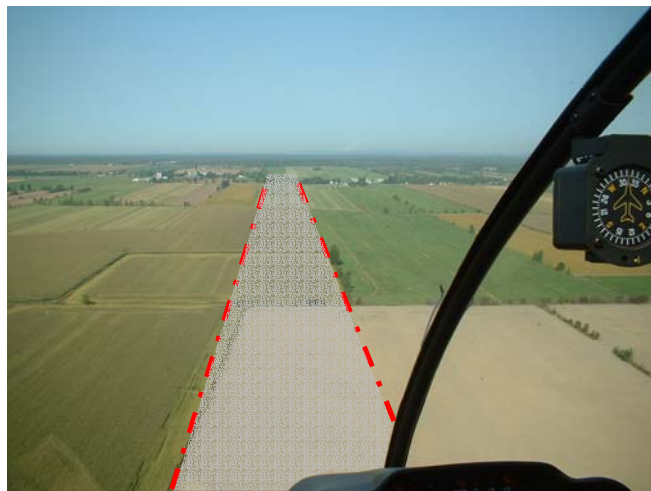
Photographie No 5 : Vue sur les rangs Saint-Régis Nord et Sud à l'endroit où le futur tronçon d'autoroute les recoupe.

Photographie No 6 : Vue sur les terres agricoles, entre la Rivière Saint-Régis et la Rivière Saint-Pierre, sur lesquelles le futur tronçon d'autoroute va passer.

No 5



No 6



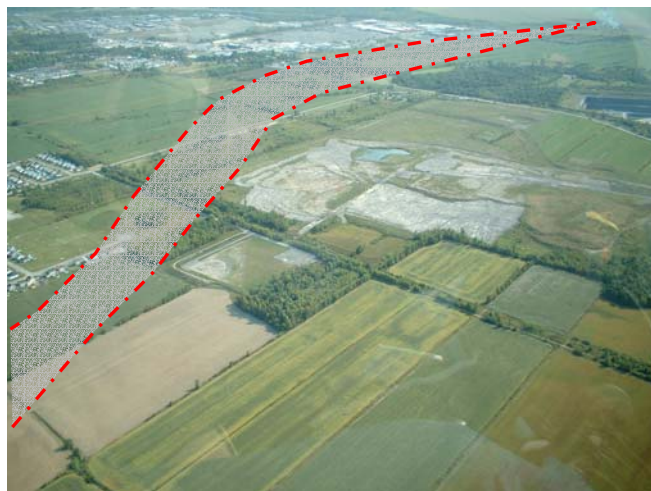
Photographie No 7 : Vue sur le rang et la Rivière Saint-Pierre, à l'endroit où le futur tronçon d'autoroute les recoupe.

Photographie No 8 : Vue vers l'est du site de neiges usées de la ville de Saint-Constant et vue sur les piles de mort-terrain entreposées sur les terrains de Lafarge Canada.

No 7



No 8



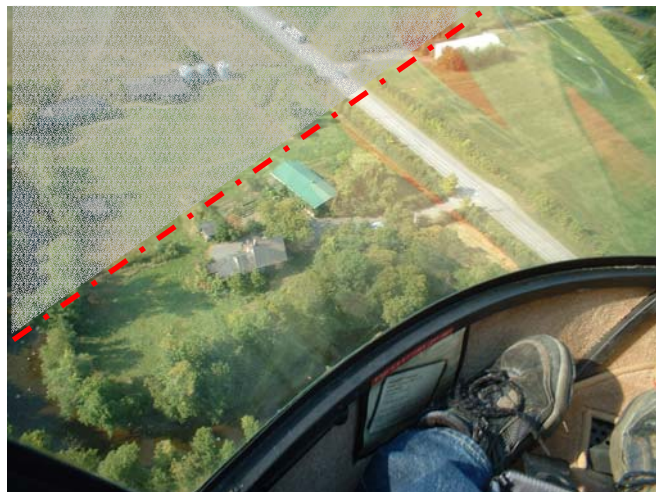
CLIENT Ministère des Transports du Québec
PROJET Étude environnementale : Phase I
LIEU Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc

N/D EG-03-384

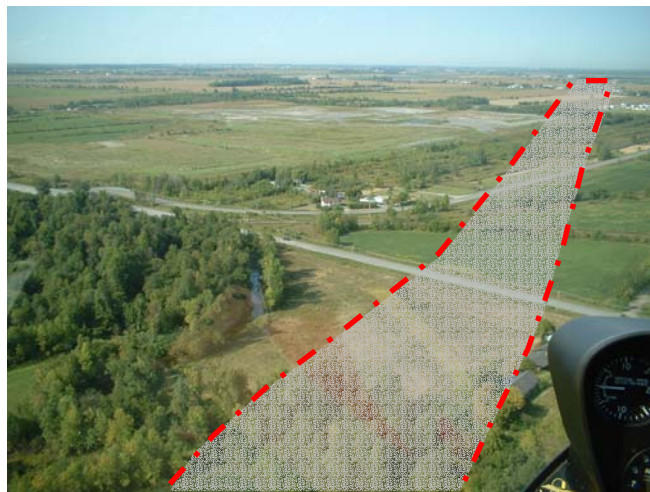
Photographie No 9 : Vue sur les bâtiments de Monsieur Bortezak, où passe le deuxième trajet de l'autoroute.

Photographie No 10 : Vue sur l'intersection de la montée de Lasaline et du chemin de la Petite-Côte, et du boisé adjacent où passe la Rivière de la Tortue.

No 9



No 10



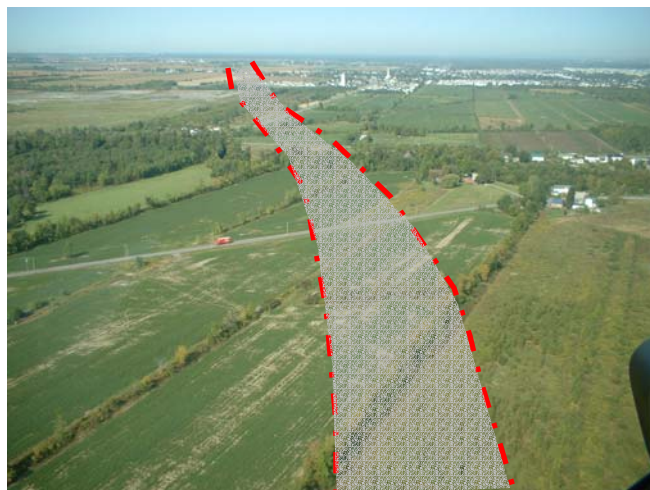
Photographie No 11 : Vue sur les terrains boisés à l'est de l'intersection de la montée de Lasaline et du chemin de la Petite-Côte. Les terrains à l'est du rang Saint-François-Xavier sont cultivés. Les terrains plus au nord de cette partie du futur tronçon d'autoroute sont à vocation industrielle. Les deux trajets d'autoroute se rejoignent au sud de la zone industrielle.

Photographie No 12 : Vue sur le rang Saint-François-Xavier. Aucune résidence borde le rang Saint-François-Xavier, à l'endroit où le futur tronçon d'autoroute le recoupe.

No 11



No 12



CLIENT Ministère des Transports du Québec
PROJET Étude environnementale : Phase I
LIEU Futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Qc

N/D EG-03-384

Photographie No 13 : Vue sur les terrains cultivés au sud de la zone industrielle. En bordure du rang Saint-François-Xavier, les terrains ont été remblayés.

Photographie No 14 : Vue sur l'endroit où le futur tronçon d'autoroute va se connecter à l'autoroute 15. Une bretelle passe à proximité de terrains à vocation industrielle, dont une partie est incluse dans les terrains à l'étude.

No 13



No 14

