

Ministère des Transports du Québec

Complexe Turcot – de la Vérendrye -
Angrignon, Montréal

Évaluation environnementale de site Phase I

Rapport final

Mai 2004
N/Réf. : 451427-100-SG-0001-01

Ministère des Transports du Québec

Complexe Turcot – de la Vérendrye - Angrignon,
Montréal

Évaluation environnementale de site Phase I

Rapport final

Préparé par :

Stéphanie Meunier, M.Sc.
Chargée de discipline

Valérie Morin, M.Sc.
Chargée de discipline

Approuvé par :

Claude Marcotte, M.Env., MBA, ÉESA
Chargé de projet

Dessau-Soprin inc.
1060, rue University, bureau 600
Montréal (Québec) Canada H3B 4V3
Téléphone : (514) 281-1010
Télécopieur : (514) 281-1060
Courriel : enviro@dessausoprin.com
Site Web : www.dessausoprin.com

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
N° DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION DE LA MODIFICATION ET/OU DE L'ÉMISSION
01	04-05-28	Rapport modifié
00	04-05-05	Rapport final
0A	04-03-12	Rapport préliminaire

Ce document est l'œuvre de Dessau-Soprin et est protégé par la loi. Il est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Dessau-Soprin.

Mai 2004

N/Réf. : 451427-100-SG-0001-01

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1	INTRODUCTION..... 1
2	HISTORIQUE DU SITE 3
2.1	PLANS D'ASSURANCE INCENDIE 3
2.2	PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES 12
2.3	RENSEIGNEMENTS MUNICIPAUX ET PROVINCIAUX..... 28
2.4	RENSEIGNEMENTS DES CONSEILLERS EN SYSTÈMES D'INFORMATION ET EN GESTION 30
2.5	ENREGISTREMENT IMMOBILIER..... 34
2.6	ÉTUDES ANTÉRIEURES..... 34
2.6.1	Cour Turcot..... 36
3	DESCRIPTION DES SITES..... 38
3.1	EMPLACEMENT ET ZONAGE 38
3.2	BÂTIMENTS..... 39
3.3	PROPRIÉTÉS ADJACENTES 40
3.4	CARACTÉRISTIQUES GÉOLOGIQUES ET HYDROGÉOLOGIQUES 41
4	IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS PRÉSENTANT UN RISQUE ENVIRONNEMENTAL..... 43
4.1	AMIANTE, BPC, PEINTURE À BASE DE PLOMB ET MIUF 43
4.2	RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DE PRODUITS PÉTROLIERS INTÉRIEURS..... 45
4.3	SUBSTANCES APPAUVRISANT LA COUCHE D'OZONE..... 45
4.4	RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DE PRODUITS PÉTROLIERS 46
4.5	ENTREPOSAGE ET MANIPULATION DE MATIÈRES DANGEREUSES 46
4.6	REMBLAIS 46
4.7	ÉLÉMENTS À RISQUE IDENTIFIÉS SUR LES PROPRIÉTÉS VOISINES 46
4.7.1	Sites GERLED, GERSOL et cokeries..... 46
5	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS..... 52

TABLE DES MATIÈRES

Liste des figures

- Figure 1 : Localisation des plans identifiant les secteurs problématiques
Figure 1a : Localisation des secteurs problématiques
Figure 1b : Localisation des secteurs problématiques
Figure 2 : Localisation des sites GERLED
Figure 3 : Localisation des sites GERSOL
Figure 4 : Localisation des tronçons
Figure 5 : Localisation des secteurs problématiques

Liste des tableaux

- Tableau 2-1 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot
Tableau 2-2 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)
Tableau 2-3 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)
Tableau 2-4 : Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot
Tableau 2-5 : Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)
Tableau 2-6 : Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)
Tableau 2-7 : Liste préliminaire des propriétés visées pour les demandes d'accès à l'information
Tableau 2-8 : Liste finale des propriétés visées pour les demandes d'accès à l'information
Tableau 2-9 : Liste finale des propriétés visées pour les demandes à CGI
Tableau 2-10 : Réponses reçues de CGI pour quelques propriétés
Tableau 2-11 : Détail des campagnes de caractérisation réalisées sur le secteur à l'étude
Tableau 3-1 : Liste des propriétés adjacentes présentant un potentiel significatif de contamination du sol ou de l'eau souterraine
Tableau 4-1 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot
Tableau 4-2 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)
Tableau 4-3 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)
Tableau 4-4 : Liste des sites GERLED situés à proximité du secteur à l'étude
Tableau 4-5 : Liste des sites GERSOL situés à proximité du secteur à l'étude

TABLE DES MATIÈRES

Liste des annexes

ANNEXE 1	PLAN DE LOCALISATION
ANNEXE 2	CLAUSES LIMITATIVES
ANNEXE 3	PLANS D'ASSURANCE INCENDIE
ANNEXE 3.1	TRONÇON NO.1 - DE L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE À L'ÉCHANGEUR TURCOT
ANNEXE 3.2	TRONÇON NO.2 - DE L'ÉCHANGEUR TURCOT À LA RUE ATWATER (AUTOROUTE 720)
ANNEXE 3.3	TRONÇON NO.3 - DE L'ÉCHANGEUR TURCOT À LA RUE ATWATER (AUTOROUTE 15)
ANNEXE 4	DEMANDES D'ACCÈS À L'INFORMATION
ANNEXE 5	CONSEILLERS EN SYSTÈMES D'INFORMATION ET EN GESTION
ANNEXE 6	PHOTOGRAPHIES
ANNEXE 7	GERLED/GERSOL

1 INTRODUCTION

La firme Dessau-Soprin inc. (ci-après «DSI») a été mandatée par le ministère des Transports du Québec (ci-après «MTQ») afin que soit réalisée une évaluation environnementale de site phase I (ÉES phase I) sur une portion du territoire d'étude du projet Turcot-de la Vérendrye-Angrignon à Montréal (Québec). Les secteurs suivants sont plus particulièrement visés par le présent mandat :

- L'emprise du tronçon de l'autoroute 20 et 720 située entre l'échangeur Turcot à l'est et l'échangeur Saint-Pierre à l'ouest;
- Les terrains situés au nord du tronçon de la Vérendrye de l'autoroute 15, entre la sortie Atwater et le canal de Lachine;
- Les terrains situés sous l'échangeur Turcot et sous les structures de l'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot à l'ouest et la rue Atwater à l'est.

Un plan général de localisation des sites à l'étude est présenté à l'annexe 1 et la figure 4 présente la localisation des trois (3) tronçons présentés précédemment.

Les clauses limitatives générales relatives au présent rapport sont insérées à l'annexe 2. De plus, l'inspection des sites a été restreinte par la neige recouvrant les divers sites, réduisant ainsi la visualisation de certains indices.

La présente évaluation environnementale de site phase I s'inspire de la démarche proposée dans le cadre de la norme CSA-Z-768-01. Le mandat a consisté en une collecte de données et de documents portant sur les activités menées antérieurement sur les sites et sur ceux avoisinants et qui pourraient avoir contribué à la contamination des sols ou de l'eau souterraine. L'étude de la documentation disponible a permis de cibler les propriétés pour lesquelles des renseignements ont été demandés auprès des différentes autorités municipales et provinciales, ainsi qu'auprès d'institutions privées. Une visite des sites a ensuite été effectuée afin d'identifier la présence de propriétés à vocation industrielle ou commerciale dans les corridors des propriétés à l'étude et confirmer les informations obtenues préalablement lors de l'examen de la documentation disponible. Les informations obtenues dans le cadre de la recherche historique et des visites des sites ont finalement été évaluées dans la perspective d'identifier les sites présentant un risque de contamination des sols ou de l'eau souterraine.

Étant donné que le site à l'étude couvre un grand secteur, le rapport qui suit présente les résultats en trois (3) tronçons, soit :

- De l'échangeur Saint-Pierre (à l'ouest) à l'échangeur Turcot (à l'est) (tronçon n° 1);
- De l'échangeur Turcot (à l'ouest) à la rue Atwater (autoroute 720) (tronçon n° 2);
- De l'échangeur Turcot (à l'ouest) à la rue Atwater (autoroute 15) (tronçon n° 3).

Une emprise d'environ 75 mètres a été considérée de part et d'autre des autoroutes 15, 20 et 720. Toute propriété hors de cette emprise a été considérée comme une propriété avoisinante.

2 HISTORIQUE DU SITE

2.1 PLANS D'ASSURANCE INCENDIE

Les recherches effectuées auprès de la Bibliothèque nationale du Québec à Montréal ont permis d'obtenir les plans d'assurance incendie datant de 1907, décembre 1912 (révisé en octobre 1935), décembre 1912 (révisé en décembre 1940), février 1915, février 1915 (révisé en août 1929), avril 1930, décembre 1955, avril 1956, décembre 1961 et janvier 1963 (annexe 3). Notons qu'afin de faciliter la description, l'autoroute 20 est considérée comme étant orientée dans l'axe est-ouest alors que l'autoroute 15 (Décarie) l'est dans l'axe nord-sud.

Mentionnons que les plans les plus anciens (1907, 1912, 1915 et 1930 avec révisions) ne montraient pas, sauf exception, les réservoirs de produits pétroliers présents sur les propriétés. De plus, dans l'ensemble, les anciens plans ont permis de confirmer que plusieurs des secteurs bordant les corridors routiers à l'étude avaient subi peu de changement au fil des ans (entre 1907 et 1963); ceci reflète d'ailleurs l'âge élevé des quartiers résidentiels ou mixtes bordant les autoroutes (quartiers Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles).

Selon les informations tirées de ces plans, plusieurs endroits ont été désignés comme étant susceptibles d'avoir un impact en ce qui concerne la qualité des sols et de l'eau souterraine. La numérotation des sites adoptée dans le tableau suivant réfère à celle illustrée aux figures 1, 1A et 1B.

Les figures 1A et 1B présentent l'ensemble des secteurs problématiques (soit présentant un potentiel de contamination) identifiés lors de la consultation des plans d'assurance incendie. Un code de couleurs a été attribué selon la problématique des sites. Ainsi, les propriétés en vert représentent celles ayant un faible potentiel de contamination des sols ou de l'eau souterraine, soit des propriétés résidentielles ou petits commerces ou encore ayant été toujours inoccupées. Les propriétés en jaune représentent celles susceptibles d'être contaminées; soit des propriétés où on a identifié la présence de bouilloires, de voies ferrées ou de cours de récupération. La présence de bouilloire peut être reliée à deux (2) types de contamination potentielle : soit en hydrocarbures si la bouilloire est alimentée par du mazout ou en résidus de combustion (scories de bouilloire) si du charbon est utilisé comme combustible. Enfin, les propriétés en rouge représentent celles ayant un potentiel élevé de contamination, soit des propriétés où on a identifié la présence de réservoirs ou d'activités présentant des risques particuliers (nettoyage à sec, fabrication d'outils) ou encore des terrains où des études de caractérisation ont été réalisées dans le passé et révèlent la présence de contamination.

Tableau 2-1 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
1	10, 5 ^e avenue (à l'intersection de la rue Notre-Dame et de la 5 ^e avenue)	Volume 17 Feuillet 1779 Janvier 1963	Flintkone Co. of Canada Ltd. (produits d'asphalte) avec : - Quatorze (14) réservoirs d'asphalte ; - quatre (4) réservoirs de mazout ; - deux (2) réservoirs de varsol ; - une (1) bouilloire ; - quatre (4) transformateurs.
2	5, 5 ^e avenue (à l'intersection de la rue Notre-Dame et de la 5 ^e avenue)	Volume 17 Feuillets 1780 et 1781 Janvier 1963 Volume 7 Feuillets 706-1 et 706-2 Décembre 1955	Canadian Car Division of Hawker Siddeley Canada Ltd avec : - deux (2) réservoirs d'huile de trempe (quench oil) ; - un (1) réservoir de gaz propane d'une capacité de 3 000 gallons ; - un (1) réservoir de mazout d'une capacité de 8 000 gallons ; - six (6) bouilloires ; - un (1) réservoir d'huile de dégraissage (lube oil) d'une capacité de 8 000 gallons ; - un (1) réservoir de mazout (bunker C) d'une capacité de 180 000 gallons ; - deux (2) réservoirs de mazout d'une capacité de 36 000 gallons ; - un (1) réservoir de mazout ; - un (1) réservoirs de diesel ; - dix-neuf (19) transformateurs.
3	60, rue Richmond	Volume 17 Feuillet 1784 Janvier 1963	Réparations d'automobiles avec un (1) réservoir souterrain
4	10, 2 ^e avenue	Volume 17 Feuillet 1780 Janvier 1963	Station-service avec un (1) réservoir souterrain
5	Situé au nord de la Côte Saint-Paul et au sud de la voie ferrée du Canadian National	Volume 7 Feuillets 706-1 et 706-2 Décembre 1955	Canadian Car & Foundry Co. Ltd avec: - quatre (4) réservoirs d'huile ; - sept (7) transformateurs ; - six (6) bouilloires ; - un (1) réservoir de gasoline (benzène) d'une capacité de 350 gallons ; - deux (2) réservoirs de mazout.
6	Situé au sud de la rivière Saint-Pierre et au nord du canal Lachine	Volume 7 Feuillet 706-3 Décembre 1955	T. Eaton Co. Ltd avec deux (2) bouilloires

Tous les sites identifiés dans ce secteur sauf un sont situés au sud de l'autoroute et de la rue Notre-Dame Ouest, donc en aval hydraulique de la direction d'écoulement de l'eau souterraine par rapport au corridor routier à l'étude. Ainsi, les risques de contamination de l'emprise de l'autoroute s'en trouvent diminués. Seuls les sites localisés respectivement au 60, rue Richmond, et au 10, 2^e avenue où un réservoir souterrain d'hydrocarbures est indiqué, pourraient présenter un risque de contamination du corridor routier à l'étude puisque situés en amont hydraulique de ce dernier.

Tableau 2-2 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
7	5485, rue Notre-Dame Ouest	Volume 7 Feuillet 719 Décembre 1955	Pintch Compressing Corporation avec un (1) réservoir
8	5467, rue Notre-Dame Ouest	Volume 7 Feuillet 719 Décembre 1955	Cour de récupération d'automobiles
9	500-509, rue Saint-Alphonse	Vol. 7, 724-1 Décembre 1955 Plate 40, 1907 Vol. 7, 724 Décembre 1912 (révisé en juillet 1938)	Rotonde du Canadien National
10	5264-5270, rue Pullman	Vol. 7, 724-1 Décembre 1955 Vol. 7, 724 Décembre 1912 (révisé en juillet 1938)	Atlas Construction Co. Limited avec quatre (4) réservoirs et deux (2) bouilloires Ryans Dry Cleaning Ltd.
11	850-856, rue Saint-Rémi	Volume 7 Feuillet 724-1 Décembre 1955 Vol. 7, 724 Décembre 1912 (révisé en juillet 1938)	Goodman & George (Canada) Ltd avec cinq (5) réservoirs de solvant et une (1) bouilloire
12	780, rue Saint-Rémi	Volume 7 Feuillet 724-1 Décembre 1955	Imperial Tobacco Co. of Canada Ltd avec deux (2) bouilloires
13	4825, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 197 Décembre 1961	Station-service avec quatre (4) réservoirs
14	4830, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 197 Décembre 1961	Station-service avec deux (2) réservoirs
15	4790-4812, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 197 Décembre 1961	Western Crating & Moving Ltd avec un (1) réservoir
16	4544, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 198 Décembre 1961	A&F Baillargeon Express avec un (1) réservoir
17	4470, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 198 Décembre 1961	Voie ferrée Canadian National (atelier Saint-Henri)
18	4439, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 199	Cour de récupération Saint-Henri (fer et métal)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
		Décembre 1961	
19	4325, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 199 Décembre 1961	Station-service
20	4217-4219, rue Saint-Jacques Ouest	Volume 4 Feuillet 199 Décembre 1961	Un (1) réservoir
21	751, rue du Collège	Volume 4 Feuillet 200 Décembre 1961	Hospice Saint-Henri avec trois (3) bouilloires
22	3710, rue Saint-Antoine 701-815, rue Irené 712-750, rue Bourget	Vol. 4, 201 Décembre 1961 Vol. 4, 201 Février 1915 (révisé en avril 1926)	Imperial Tobacco Co. of Canada Ltd avec : - quatre (4) réservoirs de mazout; - deux (2) réservoirs ; - trois (3) bouilloires.
23	3715, rue Saint-Antoine	Vol. 4, 201 Décembre 1961 Vol. 4, 201 Février 1915 (révisé en avril 1926)	Voie ferrée Canadian Pacific (cour Saint-Henri)
24	3444-3448, rue Saint-Antoine	Volume 4 Feuillet 202 Décembre 1961	Station-service avec deux (2) réservoirs
25	3401, rue Saint-Antoine	Volume 4 Feuillet 202 Décembre 1961	Joseph Lucas (Canada) Ltd avec une (1) bouilloire
26	3033-3035, rue Saint-Antoine	Volume 4 Feuillet 203 Décembre 1961	Aviron Technical Institute avec une (1) bouilloire
27	4165-4295, rue Richelieu	Volume 4 Feuillet 205 Décembre 1961	Weststeel Products et Canadian Foundry Supplies & Equipment Ltd avec un (1) réservoir
28	901-925, rue Lenoir 976-1050, rue Lacasse	Volume 4 Feuillet 205 Décembre 1961	RCA Victor Co. Ltd avec deux (2) bouilloires
29	4005-4105, rue Richelieu	Volume 4 Feuillet 206 Décembre 1961	W.T. Rawleigh Co. Ltd avec : - deux (2) réservoirs de mazout de 6000 gallons ; - deux (2) réservoirs au contenu inconnu ; - un (1) réservoir de 500 gallons ; - un (1) réservoir de kérosène ; - un (1) réservoir d'huile minérale ; - une (1) bouilloire.
30	1090, avenue Greene	Volume 4 Feuillet 208	Unity Boys Club avec deux (2) bouilloires

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
		Décembre 1961	
31	1034-1044, avenue Atwater	Volume 4 Feuillet 210 Décembre 1961	Weredale House (Boy's Home of Montreal) avec sept (7) bouilloires
32	985, rue Glen	Vol. 4, 211 Décembre 1961 Vol. 4, 212 Février 1915 (révisé en avril 1926)	Westmount Incinerator Electric Plant avec huit (8) bouilloires, une (1) pile de cendres et deux (2) réservoirs souterrains
33	10-14, rue Bethune	Vol. 4, 211 Décembre 1961 Vol. 4, 212 Février 1915 (révisé en avril 1926)	Westmount Corporation Yard avec deux (2) réservoirs
34	4710, rue Sainte-Catherine Ouest	Volume 4 Feuillet 212 Décembre 1961	Harrison Bros. Ltd avec deux (2) réservoirs enterrés de mazout d'une capacité de 5000 gallons et deux (2) réservoirs.
35	4664, rue Sainte-Catherine Ouest	Volume 4 Feuillet 213 Décembre 1961	Ingram & Bell Ltd avec une (1) bouilloire
36	151, avenue Hillside	Volume 4 Feuillet 214 Décembre 1961	Bell Telephone Co. Of Canada avec une (1) bouilloire
37	103, avenue Hillside	Volume 4 Feuillet 214 Décembre 1961	Garage de réparations
38	55, avenue Hillside	Volume 4 Feuillet 214 Décembre 1961	Simpson Press Ltd avec une (1) bouilloire
39	4020, rue Richelieu	Volume 4 Feuillet 206 Décembre 1961	Deux (2) bouilloires
58	4595-4623, rue Saint-Antoine	Volume 4 Feuillet 211 Décembre 1961	Garage Saint-Henri de la STCUM avec huit (8) réservoirs
59	4751, rue Saint-Jacques	Volume 4 Feuillet 211 Décembre 1961	British American Machine Co. Fabrication d'outils avec possibilité d'utilisation de solvants chlorés

Plusieurs sites localisés directement dans l'emprise de l'autoroute surélevée présentent des risques significatifs de contamination des sols ou de l'eau souterraine ou sont reconnus comme étant contaminés. De l'ouest vers l'est ceux-ci sont les suivants :

- **L'ancienne rotonde du CN** (site #9) datant du 19^e siècle et située immédiatement à l'ouest de la rue Carillon et sous l'échangeur Turcot, à l'extrémité est de la cour Turcot. Deux bâtiments plus récents (1960-1970) sont érigés à l'emplacement de l'ancienne

rotonde. Mentionnons que des travaux de caractérisation réalisés dans ce secteur ont révélé la présence d'une enclave de sols contaminés en hydrocarbures ainsi que de remblais hétérogènes montrant divers degrés de contamination (Dessau, 2003);

- **Le site Goodman & George Canada Ltd** (site #11), à l'intersection des rues Pullman et Saint-Rémi, où des activités de nettoyage à sec à l'aide de solvants ont eu cours durant la première moitié du 20^e siècle;
- **Secteur compris entre la rue St-Rémi à l'ouest, Courcelles à l'est, au nord de la rue St-Jacques** : La présence de nombreux réservoirs souterrains sur le site d'une ancienne station-service (site #13) et de l'ancien bâtiment de l'entreprise British American Machine Co. (site #59) où des solvants chlorés ont pu être utilisés et entreposés constituent des risques significatifs de contamination dans ce secteur;
- **Secteur compris entre la rue Courcelles à l'ouest et la rue Lenoir à l'est, au nord de la rue St-Antoine** : Ce secteur ayant abrité l'ancien garage St-Henri de la Société de Transport de Montréal (site #58) depuis le début du 20^e siècle est reconnu comme présentant une contamination des eaux souterraines avec des phases libres d'hydrocarbures. La source de la contamination de l'eau souterraine est vraisemblablement située au nord de l'autoroute 720, à l'emplacement des installations présentes ou anciennes de l'ancienne ville de Westmount (sites #32 et 33) où là aussi de nouveaux réservoirs étaient présents;
- **Secteur compris entre les rues Lenoir à l'ouest et du Couvent à l'est, au nord de la rue Richelieu** : La présence d'un entrepôt de solvants de l'entreprise RCA Victor (site #28), l'ensemble des anciennes installations de la Weststeel Products, où de la fonte, de l'usinage et de la peinture de pièces métalliques étaient effectués et où de nombreux réservoirs de produits pétroliers étaient installés (site #27) et les anciennes installations de W. T. Rawleigh Co. (site #29) où trois (3) réservoirs étaient situés, sont les installations présentant des risques significatifs de contamination. L'ensemble de ces installations semble être postérieur à la dernière guerre mondiale (1940-1945);
- **Secteur compris entre l'avenue Laporte à l'ouest, la rue Rose-de-Lima à l'est, au nord du stationnement de l'Imperial Tobacco** : Ce secteur correspond à une portion de l'ancienne cour de triage St-Henri du Canadien Pacifique présente depuis le 19^e siècle. La présence de remblais hétérogènes avec des scories de bouilloire peut être suspectée dans ce secteur.

Tableau 2-3 : Plans d'assurance incendie couvrant le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
40	2169, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 707-2 Décembre 1955	Garage avec deux (2) réservoirs situés dans la rue Roberval
41	2170, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 707-2 Décembre 1955	Station-service avec deux (2) réservoirs
42	2126, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 707-2 Décembre 1955	Station-service avec quatre (4) réservoirs
43	2102-2120, rue Cabot	Volume 7 Feuillet 707-3 Décembre 1955	Canadian Carbonate Liquid Gas Plant avec un (1) réservoir et une (1) bouilloire
44	1615, rue Cabot	Volume 7 Feuillet 711 Décembre 1955	Cour à bois et à charbon
45	1647, rue Gladstone	Volume 7 Feuillet 711 Décembre 1955	Protestant Board of Schools Commission avec un (1) réservoir
46	2015, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 712 Décembre 1956	Garage avec un (1) réservoir
47	1981-2015, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 712 Décembre 1956	Tas de charbon
48	1950-1980, avenue de l'Église	Volume 7 Feuillet 712 Décembre 1956	Montreal Transportation Commission avec : - quatre (4) fosses de graissage (grease pits) ; - un (1) réservoir de mazout d'une capacité de 10 000 gallons ; - deux (2) bouilloires.
49	1801, rue Roberval	Volume 7 Feuillet 713 Décembre 1955	Domestic Petroleum Limited avec : - deux (2) réservoirs de mazout ; - un (1) hangar à bois et à charbon.
50	1685, rue Roberval	Volume 7 Feuillet 713 Décembre 1955	Sessenwein Bros. Limited avec un (1) réservoir
51	1529-1565, rue Cabot	Volume 7 Feuillet 716-1 Décembre 1955	Locweld Forge Products Ltd avec un (1) réservoir d'huile
52	1450, rue Gladstone	Volume 7 Feuillet 716-1 Décembre 1955	Cour de récupération (fer)
53	4805, avenue Dunn	Volume 7 Feuillet 716-1 Décembre 1955	Smith Transport Ltd avec deux (2) réservoirs et un garage de réparations avec une (1) bouilloire
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	Volume 7 Feuillet 716-2 Décembre 1955	Crane Limited avec : - deux (2) réservoirs ; - deux (2) réservoirs de carburant ;

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Plan d'assurance incendie (n°)	Information pertinente sur le site
			- quatre (4) transformateurs ; - deux (2) réservoirs de naphta.
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	Volume 7 Feuille 716-2 Décembre 1955	Congoleum Canada Ltd avec: - un (1) réservoir; - deux (2) réservoirs de naphta ; - trois (3) bouilloires.
56	1585, rue Roberval	Volume 7 Feuille 717 Décembre 1956	Tas de ferrailles (fer)
57	1395, avenue de l'Église	Volume 7 Feuille 717 Décembre 1956	Station-service avec trois (3) réservoirs
60	3300-3450, rue Saint-Patrick	Volume 4 Feuillets 178-4 et 17-5 Décembre 1961	Imperial Oil Ltd (Esso) avec sept (7) réservoirs de taille moyenne et vingt (20) petits réservoirs de gazoline et d'huile
61	Côte Saint-Paul	Volume 7 Feuille 707 Mai 1921	Ancien site de la Montreal Light, Health and Power maintenant occupé par le Centre Gadbois et les arénas municipaux Mantha avec un (1) gros réservoir de gaz
62	3620, rue Saint-Patrick	Volume 4 Feuillets 178-3 et 178-4 Décembre 1961	Garage de réparations (York Cartage Reg'd) avec un (1) réservoir
63	3552-3590, rue Saint-Patrick	Volume 4 Feuillets 178-3 et 178-4 Décembre 1961	Archie Wilcox Transport Ltd avec deux (2) réservoirs
64	3550, rue Saint-Patrick	Volume 4 Feuillets 178-3 et 178-4 Décembre 1961	Sun Oil Co. Ltd avec douze (12) réservoirs
65	3500-3520, rue Saint-Patrick	Volume 4 Feuillets 178-3 et 178-4 Décembre 1961	Y. Larocque Transport Ltd avec trois (3) réservoirs

Les sites suivants sont situés directement sous l'autoroute 15 surélevée, entre l'ancienne rue Roberval à l'ouest et la rue Cabot à l'est : **Canadian Carbonate Liquid Gas Plant (site #43)**, au nord de la rue Hadley; **Domestic Petroleum Limited (site #49)**, au nord de la rue Laurendeau; **Sessenwein Bros. Ltd. (site #50)** entre les rues Laurendeau au nord et Angers au sud. Ces trois sites sont actuellement vacants mais comprenaient des réservoirs de produits pétroliers.

Par ailleurs, **Locweld Forge Products (site #51)**, situé entre les rues Cabot à l'ouest et Gladstone à l'est et **la cour de récupération de métal (site #52)** immédiatement au nord de l'autoroute 15 sur la rue Cabot présentent également un risque significatif de contamination du corridor routier en raison de leur proximité et de la direction présumée d'écoulement de l'eau souterraine vers le canal de l'Aqueduc dans ce secteur.

Enfin, les installations présentes dans les portions sud des propriétés occupées anciennement par **Crane Ltd (site #54)**, **Congoleum Canada (site #55)**, **York Cartage Reg'd (garage de réparations) (site #62)**, **Archie Wilcos Transport Ltd (site #63)**, **Sun**

Oil Co. Ltd (site #64), Y. Larocque Transport Ltd (site #65) et ESSO (site #60), où de nombreux réservoirs de stockage étaient présents dans le passé, sont jugées comme présentant des risques significatifs de contamination du corridor routier à l'étude en raison de leur proximité et de la direction présumée de l'écoulement de l'eau souterraine vers le canal de l'Aqueduc dans ce secteur (portion sud des propriétés).

2.2 PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES

Les photographies ont été étudiées à la Photocartothèque de l'Université du Québec à Montréal et la banque de photographies aériennes de Dessau-Soprin. Les photographies disponibles sont celles de 1950, 1962, 1964, 1966, 1969, 1971, 1973, 1975, 1977, 1981, 1986, 1990 et 1993, soit :

- a. 1950 – A12584-21, 1 : 9 600 ou A12582-140, 1 : 9 600
- b. 1962 – PS6650-298 ou PS6650-344, 1 : 4 800
- c. 1964 – Q64510-51 ou Q64507-72, 1 : 15 840
- d. 1966 – PS8074-1 ou PS804-170, 1 : 4 800
- e. 1969 – PS8257-11 ou PS8262-74, 1 : 4 00
- f. 1971 – Q71306-109 ou Q71306-76, 1 : 4 000
- g. 1972 – Q72804-32, 1 : 25 000
- h. 1973 – PS8512-59 ou PS511-73, 1 : 4 800
- i. 1975 – PS8636-80 ou PS8636-100, 1 : 4 800
- j. 1977 – CUM44 ou CUM59, 1 : 5 000
- k. 1979 – Q79811-199, 1 : 20 000
- l. 1981 – CUM54 ou CUM69, 1 : 5 000 ou Q81885-67, 1 : 5 000
- m. 1983 – Q83303-68, 1 : 11 250 ou Q83312-20, 1 : 15 000
- n. 1986 – CUM57 ou CUM74, 1 : 5 000
- o. 1990 – CUM36 ou CUM74, 1 : 5 000
- p. 1993 – CUM696 ou CUM4-54, 1 : 5 000 ou GPI93001-191, 1 : 10 000
- q. 1995 – 95004-12, 1 : 10 000

Notons qu'afin de faciliter la description, l'autoroute 20 est considérée comme étant orientée selon un axe est-ouest.

Les photographies aériennes consultées ont toutefois révélé que cet outil ne peut être utilisé qu'en complément des autres sources d'informations historiques telles que les plans d'assurance incendie et les plans d'utilisation du sol. Ces derniers documents s'avèrent beaucoup plus utiles pour l'identification des risques de contamination dans la mesure où la nature des activités y est identifiée et que la présence de réservoirs est indiquée. Ainsi, les photographies aériennes ont permis de préciser les périodes de temps où les activités à risque ont pu avoir cours sur un site donné. Seules les photographies des sites désignés comme étant susceptibles d'avoir un impact en ce qui concerne la qualité des sols et de l'eau souterraine (voir section 2.1) ont été consultées. Les informations tirées de la consultation des photographies aériennes sont résumées aux tableaux 2.4, 2.5 et 2.6.

Tableau 2-4 : Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
1	10, 5 ^e avenue (à l'intersection de la rue Notre-Dame et de la 5 ^e avenue)	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le bâtiment est présent sur le site avec plusieurs réservoirs. En observant les photographies de 1966 et 1975, il semble que le bâtiment ait été agrandi à deux reprises. Quelques réservoirs hors sol ont été ajoutés au fil des ans, tel qu'observé sur les photographies de 1969 et 1981. La photographie de 1986 montre qu'il y a un peu plus d'entreposage sur le site. Aucun changement significatif n'est survenu sur les photographies de 1990 et 1993.
2	5, 5 ^e avenue (à l'intersection de la rue Notre-Dame et de la 5 ^e avenue)	b, d, h, i, j, l, n, o, p	L'observation de la photographie de 1962 montre que le site est occupé par un très grand bâtiment longeant la rue Notre-Dame. La photographie de 1966 montre la présence de trois (3) réservoirs dans un enclos situé dans la cour du bâtiment et d'un réservoir situé près de la rue Notre-Dame. Il semble y avoir un peu plus d'entreposage sur le site selon les photographies de 1975, 1981, 1990 et 1993. La photographie de 1986 montre pour sa part qu'un réservoir a été enlevé, soit celui qui était situé à proximité de la rue Notre-Dame. La photographie de 1993 indique que le site est plus propre, plus rangé que sur les photographies des années précédentes.
3	60, rue Richmond	b, d, h, i, j, l, n, o, p	Les photographies de 1962 et 1966 ne montrant pas de façon très claire le site à l'étude, seule la photographie de 1973 a montré la présence d'un bâtiment sur le site. Aucun autre changement n'est survenu avec les années.
4	10, 2 ^e avenue	b, d, h, i, j, l, n, o, p	Les photographies de 1962 et 1966 montrent la présence d'un bâtiment sur le site à l'étude. Des conteneurs ou des camions semblent être entreposés sur le

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			site selon la photographie de 1973 alors que celle datant de 1975 montre qu'un bâtiment de grande taille a été construit à l'emplacement du bâtiment observé sur les photographies de 1962. Une aire de stationnement a été construite à l'ouest du bâtiment sur la photographie de 1986. Aucun autre changement n'est survenu sur les photographies de 1990 et 1993.
5	Situé au nord de la Côte Saint-Paul et au sud de la voie ferrée du Canadian National	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Un bâtiment est présent sur le site selon la photographie de 1962. On note également qu'il y a beaucoup d'entreposage sur le site. La photographie de 1993 montre pour sa part que plusieurs bâtiments ont été construits aux alentours du site, soit à l'est de ce dernier.
6	Situé au sud de la rivière Saint-Pierre et au nord du canal Lachine	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Un bâtiment est présent sur le site selon la photographie de 1962. On note également qu'il y a beaucoup d'entreposage sur le site. La photographie de 1993 montre pour sa part que plusieurs bâtiments ont été construits aux alentours du site, soit à l'est de ce dernier.

Tableau 2-5: Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
7	5485, rue Notre-Dame Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre la présence d'un bâtiment et d'un réservoir sur le site à l'étude. Selon la photographie de 1973, un bâtiment a été construit sur ce site, soit à l'extrémité sud du terrain. Le nord du terrain semble servir pour de l'entreposage. La photographie de 1977 montre qu'un autre bâtiment a été construit à l'est de ce site et du site voisin (correspondant au site n° 8). La photographie de 1993 montre qu'il semble y avoir un peu plus d'entreposage (conteneur/ camion/remorque) sur le site. Aucun autre changement n'est survenu sur le site.
8	5467, rue Notre-Dame Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site à l'étude est vacant, soit fort probablement une cour de récupération. Selon la photographie de 1973, un bâtiment a été partiellement construit sur ce site. La photographie de 1977 montre qu'un bâtiment a été construit à l'est de ce site et du site voisin (correspondant au site n° 7). De plus, on observe qu'il y a plus d'entreposage à l'est du site. Enfin, la photographie de 1977 indique la présence de deux (2) réservoirs hors-sol au nord-est du site. Ces deux (2) réservoirs ne sont plus présents sur la photographie de 1981 et un petit bâtiment semble avoir été construit à l'emplacement passé des deux (2) réservoirs. Ce bâtiment a ensuite été démolé selon l'observation de la photographie de 1990 et un autre bâtiment a été construit au centre du terrain en 1993.
9	500-509, rue Saint-Alphonse	b, d, e, f, h, i, j, l, m, n, o, p	La rotonde du CN est présente sur la photographie de 1962, cette dernière n'apparaît plus sur les photos subséquentes et elle est remplacée par deux (2) bâtiments

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			à l'ouest de la rue Carillon. Un de ces bâtiments est de plus grande taille que le second et on observe aux alentours de ce bâtiment la présence de plusieurs camions / remorques/autobus. Ces bâtiments sont encore en place en 1993.
10	5264-5270, rue Pullman	b, d, e, h, i, j, l, m, n, o, p	Sur la photographie de 1962, un bâtiment est présent sur le site avec quelques voitures. Sur la photographie de 1969, on observe que l'échangeur Turcot est en construction. Le bâtiment présent sur le site a donc été démoli et le site est vacant depuis.
11	850-856, rue Saint-Rémi	b, d, e, h, i, j, l, m, n, o, p	Sur la photographie de 1962, on observe la présence d'un bâtiment et de deux (2) réservoirs sur le site. Aucun changement majeur ne semble être survenu jusqu'en 1993.
12	780, rue Saint-Rémi	b, d, e, h, i, l, m, n, o, p	Sur la photographie de 1962, on observe la présence d'un bâtiment sur le site. On observe qu'il y a de l'entreposage sur le site sur la photographie de 1969. La photographie de 1983 ne montre plus d'entreposage sur le site. Aucun changement majeur ne semble être survenu jusqu'en 1993.
13	4825, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Ce dernier est toutefois vacant sur la photographie de 1969. La photographie de 1973 montre que l'autoroute Ville-Marie (720) a été construite sur le site à l'étude.
14	4830, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'une station-service se trouve sur le site à l'étude. Ce dernier est toutefois vacant sur la photographie de 1969. La photographie de 1973 montre que l'autoroute Ville-Marie (720) a été construite sur le site à l'étude.
15	4790-4812, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Ce dernier est toutefois vacant sur la

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			photographie de 1969. La photographie de 1973 montre que l'autoroute Ville-Marie (720) a été construite sur le site à l'étude.
16	4544, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Un bâtiment est présent sur le site sur la photographie de 1962. La photographie de 1986 montre que le site a été remplacé par une rue et quelques bâtiments résidentiels. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site.
17	4470, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que plusieurs voies ferrées convergent sur le site à l'étude. Selon la photographie de 1969, quelques voies ferrées semblent traverser le site à l'étude, mais en plus petit nombre qu'en 1962. La photographie de 1973 montre que quelques voies ferrées traversent toujours le site, mais qu'une section du site semble servir de stationnement ou de lieu d'entreposage. Le site a ensuite été totalement vacant en 1977 puis un bâtiment commercial a été construit sur le site en 1981. La photographie de 1986 montre que le site a été remplacé par une rue et quelques bâtiments résidentiels.
18	4439, rue Saint-Jacques Ouest	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'il y a de l'entreposage sur le site à l'étude. La photographie de 1973 montre qu'un bâtiment est présent sur le site. En 1990, un second bâtiment de type résidentiel ou commercial a été construit.
19	4325, rue Saint-Jacques Ouest	e, h, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre qu'un bâtiment est présent sur le site. La photographie de 1973 indique la présence d'un petit bâtiment sur le site. La photographie de 1975 semble montrer une structure s'apparentant à un îlot des pompes. Ce dernier est situé le long de la rue Saint-Jacques. La photographie de 1981 montre qu'une annexe a été construite sur le côté ouest du bâtiment présent sur la

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			photographie de 1973. La photographie datant de 1990 montre pour sa part que plusieurs véhicules automobiles sont garés sur le site, indiquant que le site semble servir de station-service.
20	4217-4219, rue Saint-Jacques Ouest	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
21	751, rue du Collège	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. Selon la photographie de 1973, ce bâtiment a été remplacé par un bâtiment de plus grande taille. Selon la photographie de 1975, quelques petits bâtiments (annexes) ont été construits aux alentours du bâtiment déjà présent sur le site. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
22	3710, rue Saint-Antoine 701-815, rue Iréné 712-750, rue Bourget	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. La photographie de 1981 indique qu'un bâtiment a été construit au centre du site. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
23	3715, rue Saint-Antoine	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par des voies ferrées. La photographie de 1977 montre qu'une partie du site (est) est maintenant utilisée comme stationnement, le reste étant occupé par des voies ferrées. La photographie de 1986 montre pour sa part que tout le site est maintenant utilisé comme aire de stationnement. Il est impossible de distinguer si les voies ferrées se poursuivent sous l'autoroute 720 bordant au nord le stationnement.
24	3444-3448, rue Saint-Antoine	e, h, i, n	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment et quelques réservoirs. L'observation de la photographie datant de 1973 indique que le bâtiment se trouvant sur le site a été démoli et qu'on y retrouve plusieurs voitures. Les photo-

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			graphies de 1973 à 1993 montrent que le site sert d'espace de stationnement.
25	3401, rue Saint-Antoine	e, h, i, n	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun changement n'a été observé sur le site jusqu'en 1993.
26	3033-3035, rue Saint-Antoine	e, h, i, n	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun changement n'a été observé sur le site jusqu'en 1993.
27	4295, rue Richelieu	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. L'autoroute Ville-Marie (720) se trouve immédiatement au nord du site. La photographie de 1975 montre qu'une section (annexe) du bâtiment a été démolie. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
28	901-925, rue Lenoir 976-1050, rue Lacasse	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. La photographie de 1975 montre que le bâtiment se trouvant au nord-est du site a été démoli et sert maintenant d'aire de stationnement. Aucun autre changement n'est survenu jusqu'en 1993.
29	4005-4105, rue Richelieu	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. L'autoroute Ville-Marie (720) se trouve immédiatement au nord du site. La photographie de 1981 montre qu'un bâtiment se trouve toujours sur le site, mais que ce dernier semble abandonné, déserté. Les photographies de 1986 et 1990 montre que deux (2) annexes ont été construites au nord du bâtiment présent depuis 1969.
30	1090, avenue Greene	e, h, i, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Aucun changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
31	1034-1044, avenue Atwater	e, h, i, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			site à l'étude. Aucun changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
32	985, rue Glen	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	L'observation de la photographie de 1962 indique que plusieurs petits bâtiments se trouvent sur le site à l'étude. La photographie de 1977 montre que les bâtiments se trouvant sur le site ont été majoritairement détruits et qu'un bâtiment de grande taille a été construit et annexé au bâtiment présent sur le site voisin (correspondant au site no.33). Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
33	10-14, rue Bethune	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	L'observation de la photographie de 1962 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. La photographie de 1977 montre que le bâtiment se trouvant sur le site a été détruit et qu'un bâtiment de grande taille a été construit et annexé au bâtiment présent sur le site voisin (correspondant au site no.32). La photographie de 1981 montre que la partie du terrain n'étant pas occupé par un bâtiment sert d'aire de stationnement. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
34	4710, rue Sainte-Catherine Ouest	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Aucun changement n'est survenu jusqu'en 1990 où ce bâtiment a été remplacé par un autre bâtiment de taille similaire au bâtiment précédent.
35	4664, rue Sainte-Catherine Ouest	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
36	151, avenue Hillside	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. La photographie datant de 1986 montre qu'une annexe a été construite entre les bâtiments situés sur le site et le site voisin (correspondant au site n° 37). Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
37	103, avenue Hillside	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. La photographie datant de 1986 montre qu'une annexe a été construite entre les bâtiments situés sur le site et le site voisin (correspondant au site no.36). Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
38	55, avenue Hillside	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 indique qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. La photographie datant de 1990 montre que le bâtiment se trouvant sur le site semble plus haut que le bâtiment présent sur les photographies précédentes. Aucune autre modification n'est survenue sur le site.
39	4020, rue Richelieu	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1969 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
58	4595-4623, rue Saint-Antoine	e, h, i, l, n, o, p	La photographie de 1973 montre que le site est occupé par deux (2) bâtiments de taille importante et quelques véhicules automobiles qui y sont garés. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
59	4761, rue Saint-Jacques	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'un bâtiment se trouve sur le site à l'étude. Ce dernier est toutefois vacant sur la photographie de 1969. La photographie de 1973 montre que l'autoroute Ville-Marie (720) a été construite sur le site à l'étude.

Tableau 2-6 : Photographies aériennes couvrant le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
40	2169, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
41	2170, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude. Selon la photographie de 1993, ce bâtiment a été démoli et un autre bâtiment, de taille plus importante, a pris sa place.
42	2126, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
43	2102-2120, rue Cabot	b, d, e, h, i, j, l, m, n, o, p	La photographie de 1962 indique que le site est occupé par un bâtiment. Une voie ferrée se trouve immédiatement à l'ouest du site. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
44	1615, rue Cabot	b, c, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site semble être occupé par une cour d'entreposage. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
45	1647, rue Gladstone	b, c, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Un bâtiment est présent sur le site selon la photographie datant de 1962. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
46	2015, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre que le site est occupé par plusieurs bâtiments et qu'il y a entreposage de voitures

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			et/ou conteneurs sur le site. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude jusqu'en 1993.
47	1981-2015, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 montre qu'il y a un entreposage sur le site. Aucun autre changement significatif n'est survenu sur le site à l'étude.
48	1950-1980, avenue de l'Église	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1962 indique qu'un bâtiment de taille importante avec plusieurs unités sur le toit se trouvait sur le site. Selon la photographie de 1990, ce bâtiment a été démoli et remplacé par trois (3) édifices à vocation résidentielle.
49	1801, rue Roberval	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Selon la photographie de 1962, le site à l'étude est occupé par deux (2) bâtiments et trois (3) réservoirs. La photographie de 1990 montre que le bâtiment présent sur le site a été remplacé par quelques petits édifices résidentiels ou commerciaux. Un stationnement se trouve immédiatement à l'est du site, soit à l'ouest de l'autoroute 15.
50	1685, rue Roberval	b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	Selon la photographie de 1962, le site est occupé par un bâtiment. Aucun changement significatif est survenu depuis 1962. La photographie de 1969 montre que l'autoroute Ville-Marie (720) a été construite sur le site à l'étude.
51	1529-1565, rue Cabot	a, b, c, d, e, f, h, i, j, l, n, o, p	L'observation de la photographie de 1950 indique que le site est occupé par plusieurs bâtiments. La photographie de 1990 montre qu'un des bâtiments se trouvant sur le site a été remplacé par un autre

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			bâtiment de forme différente situé au nord du terrain. Aucun autre changement n'est survenu sur le site.
52	1450, rue Gladstone	a, b, c, d, e, f, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1950 montre que le site est vacant, mais il semble y avoir eu des activités de remblayage sur le site. La photographie de 1977 montre que le site sert de lieu d'entreposage ou de stationnement. L'observation de la photographie datant de 1993 indique qu'un petit bâtiment a été construit sur le site et que la surface utilisée comme stationnement a été pavée.
53	4805, avenue Dunn	a, b, c, d, e, f, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1950 montre que le site semble être occupé par des camions/remorques entreposés sur le site. Aucun bâtiment ne se trouvait alors sur le site. L'observation de la photographie de 1964 montre que de nouveaux bâtiments ont été construits sur le site à l'étude et qu'on y observe la présence de quelques voitures. Aucun changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	a, b, c, d, e, f, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1950 indique que le site est occupé par plusieurs bâtiments et une aire de stationnement. La photographie de 1975 montre qu'il y a de l'entreposage tout le long de la bordure ouest du terrain. Un bâtiment de grande taille a été construit en 1990 à l'ouest du terrain, soit à l'emplacement où il y avait de l'entreposage en 1975. Aucun autre changement n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	a, b, c, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1950 indique que le site est occupé par un bâtiment de taille importante et quelques conteneurs qui sont entreposés sur le site à l'étude. Aucun autre change-ment n'est survenu sur le site jusqu'en 1993.
56	1585, rue Roberval	b, d, h, j, k, p	La photographie de 1962 montre que le site est vacant, mais semble occupé par divers rebus (ferrailles) entassés sur le site. L'observation de la photo-graphie datant de 1966 indique que l'autoroute 15 commence à être construite, soit partiellement sur le site à l'étude. L'observation de la photo-graphie datant de 1966 indique que l'auto-route 15 commence à être construite soit, partiellement sur le site à l'étude.
57	1395, avenue de l'Église	b, d, h, j, o, p	La photographie de 1962 montre que le site est occupé par un bâtiment. L'observation de la photo-graphie datant de 1966 indique qu'il n'y a plus de bâtiment sur le site à l'étude et on y observe la présence de quelques voitures. Enfin, la photo-graphie de 1990 montre qu'une entrée/sortie d'autoroute a été construite sur le site.
60	3300-3450, rue Saint-Patrick	a, b, d, e, h, i, j, l, n, o, p	La photographie de 1950 indique que le site est occupé par plusieurs bâtiments et par 14 réservoirs hors-sol de taille moyenne et par plusieurs petits réservoirs hors-sol. La photographie de 1962 indique toutefois un nombre différent de réservoirs, puisqu'on y note la présence de six (6) grands réservoirs et 21 plus petits, ainsi que de l'entreposage de conteneurs. La

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			photographie de 1969 montre pour sa part qu'il y a huit (8) petits réservoirs de plus sur le site et qu'un bâtiment a été démoli. La photographie de 1993 montre que quelques bâtiments sont toujours présents sur le site, mais que ce dernier semble abandonné. On n'y observe plus d'entreposage et seuls deux (2) réservoirs hors-sol sont présents au sud-ouest du terrain.
61	Côte Saint-Paul	a, c, g, k, l, m, p, q	La photographie de 1950 indique que le site est vacant. Ce n'est que sur la photographie de 1981 et les suivantes qu'on peut observer la présence d'un terrain de baseball et d'un bâtiment (aréna) sur le site.
62	3620, rue Saint-Patrick	a, c, g, k, l, m, p, q	La photographie de 1950 montre que le site est vacant. Un bâtiment a été construit sur le site en 1964 et on y observe beaucoup d'entreposage. Aucun autre changement significatif n'a été observé sur le site jusqu'en 1995.
63	3552-3590, rue Saint-Patrick	a, c, g, k, l, m, p, q	La photographie de 1950 montre que le site est occupé par un bâtiment. Aucun autre changement significatif n'a été observé sur le site jusqu'en 1993. Sur la photographie de 1993, il est possible d'observer qu'il n'y a plus de voie ferrée passant entre le site à l'étude et le site voisin correspondant au site no.65.
64	3550, rue Saint-Patrick	a, c, g, k, l, m, p, q	La photographie de 1950 montre que le site est occupé par un bâtiment. Sur la photographie de 1964, il semble y avoir quatre (4) réservoirs hors-sol de plus au sud du terrain à l'étude. D'autres réservoirs hors-sol ont été ajoutés dans le coin sud-est du site, tel qu'observé sur la photographie de 1983. Aucun autre changement n'a été observé sur le site

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Photographies aériennes	Information pertinente sur le site
			jusqu'en 1995.
65	3500-3520, rue Saint-Patrick	a, c, g, k, l, m, p, q	La photographie de 1950 montre que le site est occupé par un bâtiment et on y observe la présence d'un peu d'entreposage (camions ou remorques). Aucun autre changement significatif n'a été observé sur le site jusqu'en 1993. Sur la photographie de 1993, il est possible d'observer qu'il n'y a plus de voie ferrée passant entre le site à l'étude et le site voisin correspondant au site no.63.

Il est finalement à noter que la construction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Ville-Marie (720) avait débuté sur les photographies aériennes de 1966 et 1969 et qu'ils étaient complètement construits sur les photographies de 1973.

2.3 RENSEIGNEMENTS MUNICIPAUX ET PROVINCIAUX

Des demandes officielles d'information ont été déposées à la Direction régionale de Montréal du ministère de l'Environnement du Québec (ci-après «MENV») (annexe 4). Ces demandes d'accès à l'information ont été limitées à certaines propriétés seulement. Celles-ci ont été identifiées après que la recherche des plans d'assurance incendie ainsi qu'une visite des sites aient permis d'identifier les propriétés s'avérant problématiques et nécessitant l'acquisition de données supplémentaires. Il est à noter que la Ville de Montréal et le ministère des Ressources naturelles (ci-après «MRN») n'ont pas été contactés en raison du fait que ces autorités requièrent généralement l'autorisation écrite du propriétaire des lieux pour avoir accès à l'information relative à l'état environnemental des sites à l'étude. Or, comme le MTQ n'est pas propriétaire des lieux, aucune demande d'accès à l'information n'a été effectuée auprès de ces instances.

Les propriétés pour lesquelles ce type de demande a été effectuée sont des propriétés où des activités industrielles ont eu lieu dans le passé ou sont en cours au moment de l'étude. Les propriétés ayant toujours été occupées par des résidences n'ont pas été ciblées dans le cadre des demandes d'accès à l'information auprès du MENV. Les sites initialement visés pour les demandes d'accès à l'information étaient les suivants :

Tableau 2-7 : Liste préliminaire des propriétés visées pour les demandes d'accès à l'information

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Occupation actuelle ou passée
2	5, 5 ^e avenue (actuellement rue Notre-Dame Ouest)	Canadian Car Division of Hawker Siddeley Canada Ltd
9	500-509, rue Saint-Alphonse	Rotonde du CN
11	850-856, rue Saint-Rémi	Goodman & George (Canada) Ltd
17	4470, rue Saint-Jacques Ouest	Voie ferrée CN
23	3715, rue Saint-Antoine	Voie ferrée CP
43	2102-2120, rue Cabot	Canadian Carbonate Liquid Gas Plant
51	1529-1565, rue Cabot	Locweld Forge Products Ltd
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	Crane Limited
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	Congoleum Canada Ltd
-	4591, rue Saint-Antoine 350, rue Selby	Charles E Frosst & Co.
-	937-977, boulevard Décarie	Rotonde du CP
-	3770, rue Saint-Patrick	?
-	3680-3700, rue Saint-Patrick	?
-	3552-3588, rue Saint-Patrick	?
-	3540, rue Saint-Patrick	?
-	3516-3520, rue Saint-Patrick	?
-	3500, rue Saint-Patrick	?

Seules les propriétés situées dans l'emprise des autoroutes et situées les plus proches de celles-ci, ont été ciblées pour les demandes d'accès à l'information au MENV puisque ces propriétés sont celles présentant le plus de risque pour le secteur à l'étude. Ainsi, le MENV a été contacté afin de vérifier l'existence de dossiers environnementaux relatifs aux sites suivants :

Tableau 2-8: Liste finale des propriétés visées pour les demandes d'accès à l'information

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Occupation actuelle ou passée
9	500-509, rue Saint-Alphonse	Rotonde du CN
11	850-856, rue Saint-Rémi	Goodman & George (Canada) Ltd
23	3715, rue Saint-Antoine	Voie ferrée CP
43	2102-2120, rue Cabot	Canadian Carbonate Liquid Gas Plant
51	1529-1565, rue Cabot	Locweld Forge Products Ltd
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	Crane Limited
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	Congoleum Canada Ltd

Les recherches effectuées par le MENV n'ont pas permis de trouver de dossier relatif à l'état environnemental des sites listés précédemment.

2.4 RENSEIGNEMENTS DES CONSEILLERS EN SYSTÈMES D'INFORMATION ET EN GESTION

Une demande officielle d'information a été déposée aux Conseillers en systèmes d'information et en gestion CGI Inc. pour les sites suivants (annexe 5) :

Tableau 2-9 : Liste finale des propriétés visées pour les demandes à CGI

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Occupation actuelle ou passée
9	500-509, rue Saint-Alphonse	Rotonde du CN
11	850-856, rue Saint-Rémi	Goodman & George (Canada) Ltd
23	3715, rue Saint-Antoine	Voie ferrée CP
43	2102-2120, rue Cabot	Canadian Carbonate Liquid Gas Plant
51	1529-1565, rue Cabot	Locweld Forge Products Ltd
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	Crane Limited
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	Congoleum Canada Ltd

Les réponses suivantes ont été obtenues de la part de CGI :

Tableau 2-10 : Réponses reçues de CGI pour quelques propriétés

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Documents trouvés par CGI
9	500-509, rue Saint-Alphonse	Aucun rapport d'inspection Aucun plan d'assurance incendie
11	850-856, rue Saint-Rémi	Dix (10) rapports d'inspection datant de février 1953, mars 1953, juin 1968, juin 1971, décembre 1977, avril 1982, mai 1983, juin 1984, octobre 1988 et novembre 1997, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz et au mazout Bâtiment construit environ en 1930 Un (1) plan d'assurance incendie datant d'avril 1953
23	3715, rue Saint-Antoine	Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1961
43	2102-2120, rue Cabot	<u>2102, rue Cabot</u> Six (6) rapports d'inspection datant de septembre 1956, octobre 1983, octobre 1984, octobre 1988, septembre 1993 et octobre 2000, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz et au mazout Bâtiment construit en 1912 Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1958 <u>2120, rue Cabot</u> Cinq (5) rapports d'inspection datant d'octobre 1983, octobre 1984, mars 1987, juillet 1994 et septembre 2002, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz Bâtiment construit en 1930 Un (1) plan d'assurance incendie
51	1529-1565, rue Cabot	<u>1525-1565, rue Cabot</u> Cinq (5) rapports d'inspection datant d'avril 1981, mai 1982, juillet 1988, juillet 1999 et mars 2001, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz, au mazout et à l'électricité Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1955
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	<u>3845, rue Pitt</u> Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1955 <u>3800, rue Saint-Patrick et 2236-2250, rue Pitt</u> Six (6) rapports d'inspection datant de mai 1985, novembre 1985, décembre 1986, septembre 1995, août 2001 et novembre 2003, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz et à l'électricité

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Documents trouvés par CGI
		Bâtiment construit en 1930 Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1955
55	3700-3750, rue Saint-Patrick	<u>3620-3770, rue Saint-Patrick et 2233, rue Pitt</u> Dix (10) rapports d'inspection datant de septembre 1982, janvier 1986, août 1987, décembre 1987, janvier 1991, février 1994, mai 1994, septembre 1996 et novembre 1996, et faisant mention d'un mode de chauffage au gaz et au mazout Bâtiment construit en 1918-1920 Un (1) plan d'assurance incendie datant de décembre 1955

Les demandes déposées à CGI pour les propriétés situées sur la rue Saint-Patrick ont permis de trouver plusieurs documents se rapportant à plusieurs bâtiments. Nous n'avons toutefois pas jugé utile de commander ces documents en raison du fait que les bâtiments se trouvent à proximité de la rue Saint-Patrick et donc un peu plus loin de l'autoroute. De plus, les plans d'assurance incendie couvrant ce secteur sont assez précis pour nous permettre de localiser l'emplacement des réservoirs se trouvant à proximité de l'autoroute 15.

Le texte qui suit présente un résumé des informations pertinentes ayant pu être tirées de la consultation des documents commandés à CGI :

Site no.11 – 850-856, rue Saint-Rémi

Les rapports d'inspection datant du 27 février 1953, du 2 mars 1953 et du 14 juin 1968 indiquent que le bâtiment, d'âge inconnu, appartient à Goodman & George, une compagnie oeuvrant dans le domaine des fourrures. Le bâtiment est chauffé à l'aide d'une bouilloire alimentée au gaz naturel et à l'huile. Un réservoir de 250 gallons d'huile se trouve dans un enclos rempli de sable. Les rapports d'inspection du 23 juin 1971 et du 29 décembre 1977 indiquent pour leur part que le bâtiment occupe une superficie de 17 740 pi² et que le chauffage était alors uniquement alimenté au gaz. Plusieurs matières dangereuses ou produits chimiques étaient entreposés sur le site, soit quinze (15) 45 gallons de graisse de vison, 135 gallons de peroxyde d'hydrogène, deux (2) 45 gallons d'hydrate de méthyle, 45 gallons de formaldéhyde, 10 gallons d'acide formique et sept (7) 45 gallons de varsol. Les rapports d'inspection du 22 avril 1982, du 6 mai 1983 et du 21 juin 1984 indiquent que les produits suivants sont entreposés sur le site :

- Trois (3) contenants de 204 litres (45 gallons) de peroxyde d'hydrogène ;
- Deux (2) contenants de 204 litres (45 gallons) d'hydrate de méthyle ;

- Deux (2) contenants de 204 litres (45 gallons) de formaldéhyde ;
- Cinq (5) contenants de 204 litres (45 gallons) d'acide formique ;
- Cinq (5) contenants de 204 litres (45 gallons) de varsol ;
- Cinq (5) contenants de 40 kg (88 livres) de nitrate de plomb ;
- Plusieurs contenants de 204 litres (45 gallons) de graisse de vison.

Selon le rapport d'inspection du 27 octobre 1988, deux (2) contenants de 204 litres (45 gallons) d'essence minérale (térébenthine) se trouvaient alors sur le site, en plus des produits énumérés précédemment. Le rapport d'inspection datant du 17 novembre 1997 concerne le bâtiment situé au 5055, rue Pullman et occupé par Auto Pullman inc. Ce rapport nous informe que le bâtiment a été construit dans les années 1930.

Site no.43 - 2102, rue Cabot

Le rapport d'inspection datant du 12 septembre 1956 indique que le bâtiment est chauffé à l'aide d'une bouilloire alimentée avec un réservoir hors-terre de 20 000 gallons d'huile localisé à la limite de la propriété adjacente. Le site était alors occupé par une corporation canadienne de carbone liquide («Liquid Carbonic Canadian Corporation») produisant du CO₂ liquide et de l'oxygène.

Le rapport d'inspection datant du 13 octobre 1983 indique que le bâtiment était alors vacant. Quelques réparations et rénovations ont été effectuées afin d'accueillir une industrie alimentaire (usine de fabrication de beurre d'arachide, tartinades de noix et préparations similaires). Le bâtiment couvrait une superficie de l'ordre d'environ 1 400 m² (13 800 pi²) alors que le site avait une superficie de plus de 1 650 m² (17 800 pi²). Le bâtiment était à ce moment chauffé au gaz naturel. Le bâtiment était divisé en cinq (5) sections (A à E) ayant été construites entre 1912 et 1935. Les rapports d'inspection émis le 30 octobre 1984, le 28 octobre 1988 et le 22 septembre 1993 indiquent pour leur part que le bâtiment était alors occupé par une industrie alimentaire. Le rapport d'inspection datant du 6 octobre 2000 indique que le bâtiment situé au 2102, rue Cabot a été construit en 1912 et que des rajouts (annexes) ont été effectués en 1925, 1935, 1954 et 1983.

Le plan général du site datant de janvier 1963 indique la présence de plusieurs réservoirs sur le site et dans les environs de celui-ci. En effet, un (1) réservoir de 2000 gallons de mazout se trouve sur le site de même qu'un (1) réservoir de 80 tonnes de CO₂ liquide et un (1) réservoir de 250 gallons d'huile. La propriété se trouvant à l'est du site à l'étude, soit celui situé au 2075, rue Cabot, est pour sa part occupée par un (1) réservoir d'azote, un (1)

réservoir d'oxygène et un (1) réservoir de 1000 gallons de mazout. Enfin, le site occupant le terrain situé au sud du site à l'étude, soit celui situé au 2050, rue Cabot, est occupé par un (1) réservoir de 17 tonnes de CO₂ liquide, un (1) réservoir de 1000 gallons d'essence et un (1) ancien réservoir de 10 000 gallons de diesel.

Site no.51 – 1529-1565, rue Cabot

Le rapport d'inspection datant du 23 avril 1981 indique que le site était occupé par Tri-Steel inc., une compagnie fabriquant des produits d'acier. Le bâtiment était chauffé au gaz et au mazout. Un (1) réservoir de 9120 litres (2000 gallons) est enterré à l'extérieur du bâtiment. De la peinture (365 litres ou 80 gallons) est également entreposée dans le bâtiment. Selon les rapports d'inspection datant du 19 mai 1982 et du 21 juillet 1988, le bâtiment à l'étude est séparé en trois (3) sections. La section no.1 occupe une superficie d'environ 1690 m² (18 200 pi²), a été construite en 1959 et est chauffée par des unités à air chaud fonctionnant au gaz et à l'électricité. La section no.2 couvre une superficie de près de 1450 m² (15 600 pi²), a été construite en 1953 et est chauffée au gaz et au mazout. Enfin, la troisième section du bâtiment a été construite en 1956, occupe une superficie de 437 m² (4700 pi²) et est chauffée par des unités radiantes électriques. Le rapport d'inspection du 13 juillet 1999 n'indique aucun changement majeur dans les opérations du site toujours occupé par Tri-Steel industries inc. Enfin, le rapport d'inspection datant du 16 mars 2001 indique que le bâtiment situé sur le site à l'étude a été construit en 1953 et que des rajouts ou des modifications ont été effectués en 1956, 1959 et 1987. Le chauffage du bâtiment est assuré par des aérothermes alimentés au gaz naturel et par des unités électriques.

2.5 ENREGISTREMENT IMMOBILIER

Aucune recherche à l'index des immeubles n'a été nécessaire dans le cadre de notre recherche. Celle-ci devait être limitée aux propriétés pour lesquelles un minimum d'informations était disponible. Les documents de CGI ont toutefois permis d'obtenir plus d'informations que l'index des immeubles aurait pu le faire.

2.6 ÉTUDES ANTÉRIEURES

Le tableau 2.11 présente le détail des différentes campagnes de caractérisation réalisées sur le secteur à l'étude. Il est à noter que les paramètres ayant révélé des concentrations inférieures au critère A n'ont pas été indiqués dans le tableau. De plus, les résultats obtenus pour les différents paramètres analysés pour les échantillonnages d'eau souterraine ont été comparés aux critères de «Résurgence dans les eaux de surface ou infiltration dans les égouts» de la Politique du MENV adoptés en 1998, ce même pour les études antérieures à cette date. Les sites présentés dans le tableau 2.11 ont été identifiés sur les figures 1a et 1b

en faisant référence à la compagnie ayant réalisée l'étude et l'année où la campagne a été effectuée (ex. DDH inc., 1997).

Tableau 2-11 :Détail des campagnes de caractérisation réalisées sur le secteur à l'étude

2.6.1 Cour Turcot

La cour ferroviaire Turcot a fait l'objet de plusieurs travaux de caractérisation des sols et de l'eau souterraine au fil des années. L'étude de Dessau-Soprin de 2003 a permis d'obtenir une synthèse de l'état environnemental de cette propriété pour le secteur compris entre le viaduc Angrignon à l'ouest et l'échangeur Turcot à l'est.

Les travaux de caractérisation ont permis de constater que l'ensemble du territoire de la cour ferroviaire est remblayé à l'aide de matériaux hétérogènes où des horizons de sols sont intercalés avec des horizons composés majoritairement de scories de bouilloire. Le tout est recouvert de remblais plus homogènes en surface et composés de sols ou de pierre concassée. La présence généralisée de remblai est due à celle de l'ancien lit du lac aux Loutres et celui de la rivière Saint-Pierre, dont les sédiments et les horizons de tourbe ne constituaient pas des matériaux propices pour la construction de bâtiments ou de voies ferrées. L'étendue du lac aux Loutres est illustrée sur les figures 1A et 1B du présent rapport. Il est possible de constater que, dans le secteur de la cour Turcot, ce lac s'étendait jusqu'au sud du canal de Lachine vers le sud et jusqu'au pied de la falaise bordant au sud la rue Saint-Jacques, vers le nord. Le corridor de l'autoroute 20 entre le viaduc Angrignon et l'échangeur Turcot est donc entièrement compris dans les limites de l'ancien lac. L'épaisseur des remblais hétérogènes varie généralement entre un (1) et trois (3) mètres.

Les horizons de remblais hétérogènes composés de plus de 50 % de sols ont montré des niveaux de contamination variables, allant d'inférieurs aux critères B à supérieurs aux critères C de la Politique du MENV. Les horizons de scories de bouilloire ont généralement été classifiés comme déchets solides ou spéciaux et rarement comme matières dangereuses.

Des enclaves de sols contaminés par des hydrocarbures ont été identifiées sur le terrain de la cour Turcot. Les deux enclaves les plus significatives et les plus proches du corridor routier incluant l'autoroute 20, sont respectivement situées dans la partie centrale (environ 2 500 m³) et l'extrémité est de la cour (environ 20 000 m³), sous l'échangeur Turcot. Ces enclaves sont identifiées sur les figures 1A et 1B. Les travaux ont cependant permis de circonscrire l'étendue de ces enclaves et aucune de celles-ci ne déborde des limites de la cour Turcot. Toutefois, l'enclave située sous l'échangeur Turcot pourrait représenter un handicap dans le cadre des travaux de réaménagement de l'échangeur si des travaux d'excavation étaient nécessaires. Mentionnons également que dans ce secteur situé sous l'échangeur, des vestiges des fondations de l'ancienne rotonde du CN peuvent être encore en place près de l'intersection des rues Pullman et Carillon et constituer des obstacles à la construction.

L'eau souterraine s'écoule du nord vers le sud, soit vers le canal de Lachine. Les travaux ont permis de démontrer que la qualité de l'eau souterraine respecte en général les critères

d'usage et qu'aucune contamination en hydrocarbures ne migre hors du site de la cour vers le corridor routier à l'étude.

Les travaux de caractérisation effectués par d'autres consultants dans le passé à l'ouest du viaduc Angrignon ont permis d'identifier la présence de matériaux de remblai hétérogènes similaires à ceux décrits précédemment ainsi que des enclaves de sols contaminés par des hydrocarbures.

L'ensemble des travaux de caractérisation effectués dans le secteur de la cour Turcot suggère que la présence de remblais hétérogènes et de tourbe peut être suspectée dans l'axe du corridor routier à l'étude, au sud de la cour ferroviaire, ce entre le viaduc Angrignon et l'échangeur Turcot.

Enfin, mentionnons que des infrastructures souterraines (dalles enfouies) sont susceptibles d'être retrouvées dans l'emprise de l'ancienne rotonde du CN, située sous l'échangeur Turcot, immédiatement à l'ouest de la rue Carillon.

3 DESCRIPTION DES SITES

3.1 EMPLACEMENT ET ZONAGE

Étant donné la grande superficie du secteur à l'étude, celui-ci a été séparé en trois (3) sections (voir figure 4). Le premier tronçon correspond à l'autoroute 20 et s'étend de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot. L'autoroute dans ce secteur se situe principalement au niveau du sol et est bordée par la cour ferroviaire Turcot au nord et quelques industries au sud. Les bâtiments sur les sites #1, 2 et 4 identifiés sur les plans d'assurance incendie sont encore en place alors que celui du site #3 est démoli (terrain vacant).

Le deuxième tronçon correspond à l'autoroute Ville-Marie (autoroute 720), soit de l'échangeur Turcot à la rue Atwater. L'autoroute dans ce secteur est surélevée. Les propriétés situées au nord du talus et des voies ferrées du Canadien Pacifique et au sud des rues Richelieu, Selby et Saint-Antoine sont majoritairement résidentielles. Il ne subsiste plus de bâtiments sous l'autoroute. Ainsi, les bâtiments présents sur les sites #13, 14, 15, 27, 28, 29 et 59 ont tous été démolis et seules des activités d'entreposage ont actuellement cours sous certaines parties du tablier de l'autoroute Ville-Marie (720).

Enfin, le troisième tronçon correspond à l'autoroute 15, soit de l'échangeur Turcot à la rue Atwater en passant près du boulevard de la Vérendrye. L'autoroute y est surélevée et le secteur est bordé au sud par le canal de l'aqueduc dans sa portion est. Des terrains industriels se trouvent au nord de l'autoroute et du boulevard de la Vérendrye, alors que des propriétés résidentielles et commerciales occupent les terrains près du canal Lachine dans la portion nord du tronçon, de part et d'autre de l'autoroute. Sauf une exception (Édifice Turcot appartenant au MTQ situé au 1665, rue Roberval) il ne subsiste plus de bâtiments sous le tablier de l'autoroute à l'est de la rue Roberval entre les rues Angers au sud et Hadley au nord. Les voies ferrées longeant les rues Roberval et Cabot ainsi que le boulevard de la Vérendrye sont en partie désaffectées.

En raison de la grande superficie du secteur à l'étude, aucun zonage n'a été demandé à la Ville de Montréal. Les demandes de zonage qui sont faites à la Ville doivent être effectuées à partir d'un site possédant une adresse précise ou un numéro de lot correspondant au terrain en question. Comme le projet couvre plusieurs kilomètres et plusieurs dizaines de sites, nous n'avons pas procédé à la demande de zonage pour le secteur à l'étude. De plus, le zonage est habituellement intégré dans les rapports d'ÉES Phase I en prévision de la possibilité d'avoir à effectuer une caractérisation du site. Dans ce dernier cas, c'est le zonage du site qui détermine les critères applicables à respecter. Ainsi, les demandes de

zonage seront effectuées lorsque des travaux de caractérisation devront être réalisés sur certains sites.

Toutefois, de manière générale, nous pouvons considérer que le zonage des secteurs limitrophes au tronçon compris entre les échangeurs Saint-Pierre et Turcot est essentiellement à vocation industrielle ou commerciale, à l'exception de l'extrémité ouest du tronçon, dans le secteur de l'ancienne ville Saint-Pierre, où des habitations résidentielles peuvent être présentes. Le tronçon de l'autoroute 15 longeant le canal de l'Aqueduc est bordé au nord par des propriétés dont le zonage est fort probablement uniquement industriel ou commercial. La portion de l'autoroute 15 longeant l'avenue de l'Église est bordée à l'ouest par des propriétés dont le zonage autorise des usages mixtes commerciaux et résidentiels alors qu'à l'est, le zonage est vraisemblablement à vocation mixte industrielle, commerciale et résidentielle dans le corridor compris entre l'avenue de l'Église et la rue Gladstone et industriel/commercial à l'est de la rue Gladstone.

Au nord du canal de Lachine, dans le secteur de l'échangeur Turcot, les secteurs situés à l'ouest de l'échangeur sont zonés industriel ou commercial alors que ceux à l'est sont vraisemblablement à vocation mixte autorisant des usages résidentiels.

Le tronçon de l'autoroute Ville-Marie (720) compris entre l'échangeur Turcot à l'ouest et l'avenue Atwater à l'est est bordé au sud par des secteurs autorisant des usages commerciaux et résidentiels (rues Saint-Antoine, Selby et Richelieu). Le corridor bordant au nord l'autoroute Ville-Marie (720) et occupé par les voies ferrées au pied de la falaise bordant la rue Saint-Jacques n'autorise vraisemblablement pas d'usages résidentiels.

3.2 BÂTIMENTS

La visite des sites s'est déroulée en deux (2) étapes. La première visite, qui a eu lieu lors des semaines finissant les 28 février et 6 mars 2004, était de nature préliminaire et visait principalement à vérifier la présence de propriétés à vocation industrielle ou commerciale dans les corridors de propriétés à l'étude et confirmer les informations obtenues préalablement lors de l'examen des plans d'assurance incendie et d'utilisation du sol. Un premier examen des bâtiments présents sur les propriétés ou les terrains vacants compris dans les corridors à l'étude ainsi que des propriétés bordant les corridors routiers a également été effectué.

La deuxième visite, qui a eu lieu au courant des semaines finissant les 3 et 10 avril 2004, a été effectuée de façon beaucoup plus détaillée et a ainsi permis l'examen de tous les bâtiments présents sur les propriétés ou des terrains vacants compris dans les corridors à l'étude ainsi que des propriétés bordant les corridors routiers. Ces visites ont donc été

effectuées lorsque le couvert neigeux avait disparu, permettant ainsi un examen plus rigoureux des propriétés.

Rappelons toutefois que le MTQ n'étant pas propriétaire des sites, nous n'avons pu avoir accès à l'intérieur des bâtiments à l'étude. L'examen s'est donc limité à l'extérieur des bâtiments et visait à identifier la présence d'équipements de stockage de produits pétroliers, d'entreposage ou de manipulation de matières dangereuses ou de nature inconnue, de remblais suspects (avec les limites imposées par le couvert neigeux lors de la première visite), des méthodes d'entreposage des déchets solides ou autres. Dans ce contexte, la présence d'amiante, de BPC, de peinture au plomb ou de mousse urée formaldéhyde (ci-après «MIUF») dans les bâtiments n'a pu être vérifiée. Toutefois, certaines généralisations ont pu être formulées en fonction de l'âge approximatif des bâtiments et de la vocation de ces derniers. Une qualification générale du risque relié à la présence potentielle des matières dangereuses dans les bâtiments a pu être établie en fonction des critères mentionnés. Ces informations se trouvent à la section 4.1.1.

Les sites à l'étude ont été visités par madame Stéphanie Meunier de Dessau-Soprin. Quelques photographies prises lors de ces visites sont présentées à l'annexe 6.

3.3 PROPRIÉTÉS ADJACENTES

Notre intervention relative aux propriétés avoisinantes se limitait à identifier visuellement les composantes accessibles et pouvant porter un préjudice environnemental à la propriété à l'étude. Rappelons que les propriétés situées en dehors du périmètre de 75 mètres ceinturant les corridors routiers étaient considérées ici.

Étant donné la grande superficie du site à l'étude, seules les propriétés avoisinantes présentant des activités actuelles ou passées (selon l'étude des plans d'assurance incendie et des photographies aériennes) ayant un potentiel significatif de contamination du sol ou de l'eau souterraine ont été mentionnées dans le tableau qui suit :

Tableau 3-1 : Liste des propriétés adjacentes présentant un potentiel significatif de contamination du sol ou de l'eau souterraine

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Occupation actuelle ou passée
A	4865, avenue Dunn	Taggard Service Ltd avec un (1) réservoir
B	4000, rue Saint-Patrick	Lines Bros (Canada) Ltd (manufacture de jouets) avec deux (2) bouilloires et un (1) réservoir
C	4200, rue Saint-Patrick	A. Gordon & Sons Ltd (cour de récupération de fer)
D	5240, rue Saint-Ambroise	Feldman & Son (cour de récupération)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Occupation actuelle ou passée
E	1440-1490, avenue de l'Église	Station-service avec huit (8) réservoirs
F	1461, rue Galt	Trucks 1st Tobacco Whse avec un (1) réservoir
G	1414, avenue de l'Église	Station-service avec deux (2) réservoirs
H	1390, avenue de l'Église	Station-service avec huit (8) réservoirs
I	5309-5317, côte Saint-Paul	Garage avec un (1) réservoir
J	56, 5 ^e avenue	Station-service avec un (1) réservoir
K	14-16, rue Saint-Jacques	Station-service avec un (1) réservoir
L	115, 1 ^{ère} avenue	Cour de récupération de pièces automobiles

Il est à noter que ces sites ont été localisés sur les figures 1a et 1b.

Ces propriétés sont toutefois toutes relativement éloignées des corridors à l'étude et ne présentent pas de risque significatif de contamination directe des sols ou de l'eau souterraine des sites à l'étude.

3.4 CARACTÉRISTIQUES GÉOLOGIQUES ET HYDROGÉOLOGIQUES

Les caractéristiques géologiques ont été obtenues à partir de la carte de la *Géologie des dépôts meubles* (1426A, Prest & Hode Keyser, 1973) et de la carte des *Courbes montrant l'épaisseur des dépôts meubles* (1427A, Prest & Hode Keyser, 1973) de l'île de Montréal. Les caractéristiques hydrogéologiques ont pour leur part été obtenues à partir de la *Carte hydrogéologique de l'Île de Montréal et des Îles Perrot et Bizard* (Bériault et Simard, 1978). Toutefois, les informations disponibles dans différentes études de caractérisation effectuées dans les secteurs à l'étude ont aussi été utilisées lorsque pertinentes.

Tronçon n° 1 - De l'échangeur Saint-Pierre à l'ouest à l'échangeur Turcot à l'est (Autoroute 20)

Les sols naturels de surface se composent de tourbe, de boue organique et de sapropel associés à l'ancienne rivière Saint-Pierre et à l'ancien lac aux Loutres ainsi que d'un till intermédiaire (till limoneux avec sable) et de sable avec un peu de gravier. Le roc se situe à une profondeur variant entre 1,52 et 9,14 mètres. Les études complétées sur le site de la cour Turcot bordant au nord l'autoroute 20 ont toutefois démontré que tout le secteur de l'ancien lit du lac Saint-Pierre et du lac aux Loutres a été remblayé sur quelques mètres d'épaisseur. Ces remblais sont hétérogènes et contiennent des proportions significatives de

scories de bouilloire. Ce type de remblai est également susceptible d'être retrouvé dans l'aire de l'autoroute.

L'eau souterraine s'écoule du nord vers le sud, soit vers le canal de Lachine situé au sud de l'autoroute 20. Il est toutefois possible que les directions d'écoulement locales soient influencées par la présence d'égouts collecteurs dans l'axe de la rue Notre-Dame, au sud de l'autoroute. Ceci contribuerait à inverser localement la direction d'écoulement de l'eau souterraine vers le nord pour les terrains compris entre la rue Notre-Dame et le canal de Lachine. Les données disponibles indiquent que la nappe d'eau souterraine se situe entre deux (2) et quatre (4) mètres de profondeur.

Tronçon n° 2 - De l'échangeur Turcot à l'ouest à la rue Atwater (autoroute 720)

Les sols de surface se composent de till intermédiaire. Toutefois, la présence de remblai anthropique est probable sur l'ensemble du corridor. Le flanc nord de l'autoroute, au pied du talus bordant l'autoroute, est particulièrement propice au dépôt de matériaux de remblai au fil des années, en particulier dans l'emprise du corridor ferroviaire bordant l'autoroute. De plus, la démolition des bâtiments industriels sous l'emprise de l'autoroute a probablement laissé en place des remblais hétérogènes. Le roc se situe à une profondeur variant entre 6,10 et 12,19 mètres.

L'eau souterraine dans ce secteur s'écoule du nord vers le sud selon la carte de Bériault et Simard (1978). Ceci appuie l'hypothèse que la contamination des eaux souterraines identifiée sur le site de l'ancien garage Saint-Henri de la STM (maintenant le Home Dépôt), près de l'intersection Courcelles et Saint-Antoine soit causée par la migration de l'eau souterraine en provenance des terrains au nord, au sommet du talus (anciennes installations de la ville de Westmount).

Tronçon n° 3 - De l'échangeur Turcot à l'ouest à la rue Atwater (autoroute 15)

Les sols de surface se composent de till intermédiaire et de till argileux et limoneux avec un mince recouvrement de sédiments d'eau profonde par endroits. Toutefois, l'occupation historique industrielle de longue date dans le secteur fait en sorte que la présence de remblais hétérogènes est fort probable sur l'ensemble des propriétés considérées dans le corridor. Mentionnons plus particulièrement les propriétés ayant été traversées par des voies ferrées. Le roc se situe à une profondeur variant entre 6,10 et 12,19 mètres.

La direction d'écoulement de l'eau souterraine dans ce secteur est probablement influencée localement par le canal de Lachine dans la portion nord et par le canal de l'Aqueduc dans la portion sud, donc celle-ci s'écoulerait du sud vers le nord à proximité du canal de Lachine et du nord vers le sud près du canal de l'Aqueduc.

4 IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS PRÉSENTANT UN RISQUE ENVIRONNEMENTAL

4.1 AMIANTE, BPC, PEINTURE À BASE DE PLOMB ET MIUF

En fonction de l'âge des bâtiments et de la vocation de ces derniers, les bâtiments présentés dans le tableau qui suit présentent un risque de contenir des matériaux ou des équipements susceptibles de contenir de l'amiante ou des BPC, de la peinture à base de plomb ou de la MIUF. Les problématiques liées aux matériaux contenant de l'amiante et aux équipements contenant des BPC sont surtout liées aux bâtiments industriels ou commerciaux datant d'avant 1980. La peinture contenant du plomb peut être retrouvée dans les bâtiments résidentiels ou industriels antérieurs à 1980. La présence de MIUF est pour sa part surtout notée dans des bâtiments antérieurs à 1970. Seules les propriétés commerciales (de taille importante) ou industrielles désignées comme des sites problématiques ont été ciblées.

Tableau 4-1 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 1 – de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Date de construction (année)	Matériaux susceptibles de contenir de l'amiante	Isolation - MIUF	Peinture à base de plomb	Équipements susceptibles de contenir des BPC
3	60, rue Richmond	1962	Non car terrain vacant	Non car terrain vacant	Non car terrain vacant	Non car terrain vacant

Tableau 4-2 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 2 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 720)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Date de construction (année)	Matériaux susceptibles de contenir de l'amiante	Isolation - MIUF	Peinture à base de plomb	Équipements susceptibles de contenir des BPC
11	850-856, rue Saint-Rémi	1915	X	Aucune évidence	X	X
25	3401, rue Saint-Antoine	1952	X	Aucune évidence	X	X
26	3033-3035, rue Saint-Antoine	1933	X	Aucune évidence	X	X
28	901-925, rue Lenoir 976-1050, rue Lacasse	1920	X	Aucune évidence	X	X
30	1090, avenue Greene	1960	X	Aucune évidence	X	X
31	1034-1044, avenue Atwater	1951	X	Aucune évidence	X	X
36	151, avenue Hillside	1964	X	Aucune évidence	X	X
37	55, avenue Hillside	1951	X	Aucune évidence	X	X

Tableau 4-3 : Présence de matériaux contenant de l'amiante, d'équipements contenant des BPC, de peinture de plomb et de MIUF dans le tronçon n° 3 – de l'échangeur Turcot à la rue Atwater (autoroute 15)

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Date de construction (année)	Matériaux susceptibles de contenir de l'amiante	Isolation - MIUF	Peinture à base de plomb	Équipements susceptibles de contenir des BPC
40	2169, avenue de l'Église	1934	X	Aucune évidence	X	X
43	2102-2120, rue Cabot	1913	X	Aucune évidence	X	X
45	1647, rue Gladstone	1910	X	Aucune évidence	X	X
46	2015, avenue de l'Église	1953	X	Aucune évidence	X	X
47	1981-2015, avenue de l'Église	1953	X	Aucune évidence	X	X
48	1950-1980, avenue de l'Église	1952	X	Aucune évidence	X	X
51	1529-1565, rue	1958	X	Aucune	X	X

Site (n°)	Adresse civique (n°)	Date de construction (année)	Matériaux susceptibles de contenir de l'amiante	Isolation - MIUF	Peinture à base de plomb	Équipements susceptibles de contenir des BPC
	Cabot			évidence		
52	1450, rue Gladstone	1946	X	Aucune évidence	X	X
53	4805, avenue Dunn	1950	X	Aucune évidence	X	X
54	3845, rue Pitt 3800-3840, rue Saint-Patrick 2232-2250, rue Pitt	1931	X	Aucune évidence	X	X
-	3770, rue Saint-Patrick	1908	X	Aucune évidence	X	X
-	3680-3700, rue Saint-Patrick	1920	X	Aucune évidence	X	X
-	3552-3588, rue Saint-Patrick	1915	X	Aucune évidence	X	X
-	3540, rue Saint-Patrick	1942	X	Aucune évidence	X	X
-	3516-3520, rue Saint-Patrick	1946	X	Aucune évidence	X	X
-	3500, rue Saint-Patrick	1956	X	Aucune évidence	X	X

Il est toutefois à rappeler que toute propriété commerciale ou industrielle dont la construction est antérieure à 1980, sans nécessairement être un site problématique (donc non listé dans les tableaux des sections 2.1 et 2.2), présente un risque de contenir des matériaux ou des équipements susceptibles de contenir de l'amiante ou des BPC, de la peinture à base de plomb ou de la MIUF.

4.2 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DE PRODUITS PÉTROLIERS INTÉRIEURS

Comme le MTQ n'est pas propriétaire des sites et que les visites se sont limitées à l'extérieur des bâtiments, l'identification de réservoirs de stockage de produits pétroliers intérieurs s'est avérée plus ardue en raison du fait que seule la présence de tuyaux de remplissage à l'extérieur des bâtiments pouvait indiquer la présence de réservoirs à l'intérieur de ceux-ci. Les visites effectuées n'ont permis d'identifier aucun indice de la présence de réservoirs de stockage de produits pétroliers à l'intérieur des bâtiments.

4.3 SUBSTANCES APPAUVRISANT LA COUCHE D'OZONE

Lors des visites des sites, la présence de quelques appareils de climatisation installés aux fenêtres des bâtiments résidentiels ou se trouvant sur le côté ou le toit de quelques édifices

commerciaux ou industriels a été notée. Toutefois, comme le MTQ n'est pas propriétaire des sites et que nous n'avons pu avoir accès aux terrains visités, il nous a été impossible de déterminer le type de gaz réfrigérant utilisé dans ces appareils de climatisation.

4.4 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DE PRODUITS PÉTROLIERS

Comme le MTQ n'est pas propriétaire des sites et que les visites se sont limitées à l'extérieur des bâtiments, l'identification de réservoirs de stockage de produits pétroliers s'est avérée plus ardue. Ainsi, lors des visites, seuls trois (3) réservoirs de stockage ont été observés (voir photographies à l'annexe 6). Ces réservoirs se trouvent sur un terrain vacant situé à l'intersection de la rue Saint-Patrick et de l'avenue de l'Église, soit sous l'autoroute 15.

4.5 ENTREPOSAGE ET MANIPULATION DE MATIÈRES DANGEREUSES

Lors des visites effectuées, aucune matière dangereuse ni aucun produit chimique n'ont été observés à l'extérieur des sites. Quelques barils ont été observés à plusieurs endroits, principalement dans le tronçon no.3 (voir sites no. 42, 52 à 55, etc.). Toutefois, comme les visites ont été limitées à l'extérieur des bâtiments, aucune inspection de ces barils n'a pu être effectuée afin d'en vérifier le contenu.

4.6 REMBLAIS

Aucune présence importante de remblais n'a été observée lors des visites des sites.

4.7 ÉLÉMENTS À RISQUE IDENTIFIÉS SUR LES PROPRIÉTÉS VOISINES

4.7.1 Sites GERLED, GERSOL et cokeries

Le système de gestion des terrains contaminés du MENV, mis à jour en mars 2004 (version Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines>), a été consulté. Ce répertoire inclut la liste des dossiers de terrains contaminés répertoriés depuis 1984. Au total sept (7) sites GERLED¹ ont été identifiés dans un rayon de 1 km des sites à l'étude et 28 sites GERSOL² ont été répertoriés dans un rayon d'environ 250 mètres des sites à l'étude.

¹ Groupe d'étude pour la restauration des lieux d'élimination de déchets dangereux

² Groupe d'étude pour la restauration des sols contaminés

GERLED

L'*Inventaire des lieux d'élimination de déchets dangereux au Québec*, pour la région de Montréal, a été consulté. Sept (7) sites sont présents dans un rayon d'un (1) kilomètre de l'un ou l'autre des sites à l'étude.

La localisation des sites GERLED est indiquée à la figure 2 et les fiches descriptives sont présentées à l'annexe 7.

Tableau 4-4: Liste des sites GERLED situés à proximité du secteur à l'étude

Site (n°)	Nom	Classe ¹	Nature des déchets	Impacts potentiels
06-9-01A	Lieu d'enfouissement de sols contaminés de la compagnie Cintec Environnement inc.	III	Sols contaminés	Très faible
06-9-01B	Terrain de la Compagnie LaSalle Coke	I	Sols contaminés	Contamination du sol, des eaux souterraines et de surface
06-9-02	Terrain de la Compagnie Anachemia ltée	II	Résidus chimiques	Contamination des eaux souterraines et de surface en volatils, en huiles & graisses et en métaux
06-9-03	Terrain de la compagnie les huiles Norco ltée	II	Huiles usées	Contamination du sol, des eaux souterraines et de surface
06-10-03	Terrain des ateliers d'ingénierie Dominion Ltée	III	Sables de fonderie	Contamination de la nappe d'eau souterraine
06-10-04	Lieu d'élimination des sables de la fonderie Jenkins	III	Sables de fonderie	Contamination des eaux souterraines
06-10-06	Terrain de la compagnie Corporation Corbec	III	Barils contenant du sulfate de zinc, du sulfate de fer et des boues provenant du système de traitement des eaux	Contamination du sol, des eaux de surface et du canal Lachine

Note : 1. Catégorie I – Lieux présentant actuellement un potentiel de risque pour la santé publique et/ou potentiel de risque élevé pour l'environnement.
Catégorie II – Lieux présentant actuellement un potentiel de risque moyen pour l'environnement et/ou un faible potentiel de risque pour la santé publique.
Catégorie III – Lieux présentant actuellement un faible potentiel de risque pour l'environnement mais aucun risque pour la santé publique.

Les sites occupés par les compagnies Cintec Environnement inc. (06-9-01A) et LaSalle Coke (06-9-01B) sont situés au sud de la rue Saint-Patrick, soit au sud du canal Lachine. Or, comme l'écoulement de l'eau souterraine s'effectue vers le canal Lachine et que ces

sites sont situés à plus de 250 mètres de l'autoroute 20, l'impact de ces sites sur celui à l'étude est considéré comme faible à nul. Les sites occupés par Dominion Ltée (06-10-03), la fonderie Jenkins (06-10-04) et la Corporation Corbec (06-10-06) n'ont pas d'impact significatif sur les sols et l'eau souterraine du site à l'étude puisqu'ils se situent à l'ouest de ce dernier et non pas dans le sens de l'écoulement de l'eau souterraine. Enfin, les sites occupés par la compagnie Anachemia Ltée (06-9-02) et les huiles Norco Ltée (06-9-03) se trouvent à plus de 700 mètres de l'autoroute 20. Ainsi, l'impact de ces sites sur celui à l'étude est considéré comme faible à nul.

GERSOL

La description des sites GERSOL est présentée au tableau ci-bas et l'emplacement de ces sites est indiqué à la figure 3.

Tableau 4-5 : Liste des sites GERSOL situés à proximité du secteur à l'étude

Site	Nom du dossier	Adresse	Nature des contaminants		Qualité des sols résiduels après réhabilitation	Impact potentiel sur le site à l'étude
			Eau	Sol		
1	Hillside Phase I (Société d'habitation du Québec)	80, rue Hillside, Westmount	-	Arsenic (As) HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb)	inconnue	Faible
2	Hillside Phase II (Société d'habitation du Québec)	Coin de la rue Hillside Lane et de l'avenue Hillside, Westmount	-	Cadmium (Cd) HP C ₁₀ -C ₅₀	inconnue	Faible
3	CP Rails, cour de triage Glen	Quadrilatère Décarie, Saint-Jacques, Glen et Maisonneuve	-	Cuivre (Cu) HAP HAV HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb) Zinc (Zn)	Réhabilitation non terminée	Moyen à élevé
4	Coopérative d'habitation du Couvent de Saint-Henri	990, rue du Couvent	-	HAP métaux	>C	Faible
5	9054-7787 Québec inc.	4107, rue de Richelieu	-	Cuivre (Cu) HAP HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb) Zinc (Zn)	Réhabilitation non terminée	Faible
6	Canderel	801, Sainte-Marguerite	-	HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb)	Inconnue	Faible à nul
7	Garage Saint-Henri	955, rue de Courcelle	-	HP C ₁₀ -C ₅₀	Réhabilitation non terminée	Faible

Site	Nom dudossier	Adresse	Nature des contaminants		Qualité des sols résiduels après réhabilitation	Impact potentiel sur le site à l'étude
			Eau	Sol		
8	Projet Turcot & Saint-Rémi	Intersection Turcot et Saint-Rémi	-	Cuivre (Cu) Plomb (Pb) Zinc (Zn)	Réhabilitation non terminée	Faible à nul
9	École des Cinq Continents	5530, rue Dupuis	-	HAP Produits pétroliers	Inconnue	Faible à nul
10	Produits Shell Canada Ltée (dépôt Côte Saint-Paul)	1875, rue Cabot	-	Benzène HP C ₁₀ -C ₅₀ Toluènes Xylènes (o,m,p)	>C	Élevé (voir études antérieures)
11	Dépôt en vrac Esso	1931, rue Cabot	-	Composés phénoliques HP C ₁₀ -C ₅₀	Plage B-C	Élevé (voir études antérieures)
12	Côté sud de la rue Cabot et à l'ouest de Eadie	Rue Cabot coin Eadie	-	Plomb	Inconnue	Élevé (voir études antérieures)
13	Société immobilière du Québec	1665, rue Roberval	-	Benzène HP C ₁₀ -C ₅₀ Xylènes (o,m,p)	<B	Moyen
13	Société immobilière du Québec	1665, rue Roberval	-	HP C ₁₀ -C ₅₀	>C	Moyen
14	Éco-Centre Eadie	5400, rue Eadie	-	Arsenic (As) Cuivre (Cu) HAP HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb) Zinc (Zn)	>C	Moyen
15	Pont des Trinitaires	Boulevard des Trinitaires intersection de l'autoroute 20	-	Cuivre HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb) Zinc (Zn)	>C	Moyen à élevé
16	CN – Exploitation Intermodale (Cour Turcot)	5350-6900, rue Pullman	-	HP C ₁₀ -C ₅₀	Réhabilitation non terminée	Moyen à élevé
17	Poste Maisonneuve à l'Hydro-Québec	3467, rue Saint-Antoine	-	BPC HP C ₁₀ -C ₅₀	Inconnue	Faible
18	Pétrolière Impériale	3400, rue Saint-Patrick	-	HP C ₁₀ -C ₅₀	Réhabilitation non terminée	Élevé
19	Cintec Environnement inc. (Tri-Steel inc.)	3828, rue Saint-Patrick	Fluoranthène HP C ₁₀ -C ₅₀	Chrome total (Cr) Cuivre (Cu) HP C ₁₀ -C ₅₀ Nickel (Ni) Plomb (Pb) Zinc (Zn)	Inconnue	Moyen
20	Industries Dynatool inc.	3540, rue Saint-Patrick	-	Cuivre (Cu) HAP HP C ₁₀ -C ₅₀ Méthyl naphthalènes	>C	Moyen

Site	Nom dudossier	Adresse	Nature des contaminants		Qualité des sols résiduels après réhabilitation	Impact potentiel sur le site à l'étude
			Eau	Sol		
				Zinc (Zn)		
21	Pont Monk	5555, rue Saint-Patrick	-	HAP HP C ₁₀ -C ₅₀	Réhabilitation non terminée	Moyen
22	Pont Monk	5555, rue Saint-Patrick	-	HAP HP C ₁₀ -C ₅₀	Réhabilitation non terminée	Moyen
23	Sunoco inc. (ancien La Corporation Tribospec)	3550, rue Saint-Patrick	-	Benzène Cuivre (Cu) Éthylbenzène HAP HP C ₁₀ -C ₅₀ Plomb (Pb) Toluène Xylènes (o, m, p) Zinc (Zn)	Réhabilitation non terminée	Élevé
24	Coopération d'habitation La Galerie de Montréal	4340, rue Saint-Jacques Ouest	-	Benzène Éthylbenzène HAP HP C ₁₀ -C ₅₀ Toluène Xylènes (o, m, p)	Réhabilitation non terminée	Faible à nul
25	Olymbec holding S.E.N.C.	7295, rue Saint-Jacques Ouest	-	HAP HP C ₁₀ -C ₅₀	Plage B-C	Faible à nul
26	Petro-Canada	7295, rue Saint-Jacques Ouest	-	HAV	Réhabilitation non terminée	Faible à nul
27	Petro-Canada	7250, rue Saint-Jacques Ouest	-	Benzène Éthylbenzène Toluène Xylènes (o, m, p)	Plage A-B	Faible à nul
28	Compagnie de Jésus	3900, rue Notre-Dame Ouest	-	Chrome total (Cr) Cuivre (Cu) Nickel (Ni) Plomb (Pb) Zinc (Zn)	<B	Faible à nul

Notes :

- : aucune donnée

BPC : Biphényles polychlorés

HPC₁₀-C₅₀ : Hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀

HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques

HAV : Hydrocarbures aromatiques volatiles

Ainsi, plusieurs sites GERSOL sont situés à proximité des propriétés à l'étude ou en amont hydraulique de ces derniers, représentant un risque de contamination induite par migration d'hydrocarbures dans l'eau souterraine.

Les secteurs les plus à risque sont : celui compris entre la rue Saint-Patrick au nord et le corridor de l'autoroute 15 au sud (sites GERSOL #18, 19 et 20); celui situé immédiatement à l'ouest ou à l'est de l'autoroute 15 et à proximité de la rue de l'Église (sites GERSOL #10, 11 et 12); celui de la cour ferroviaire Glen, au nord de l'autoroute Ville-Marie (720)

(site #3); celui de l'ancien garage Saint-Henri de la STM (site #58), contaminé par le site voisin au nord, à l'est de la rue Courcelles.

Cokeries

Une cokerie était située au 501, rue Saint-Patrick. Cette cokerie, présente sur le plan d'assurance incendie de janvier 1963 (volume 17, feuillet 1738) (voir annexe 3), montre que celle-ci est occupée par plusieurs réservoirs. Ce site correspond au site GERLED no. 06-9-01B.

5 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'étude des différentes sources d'information permettant de documenter l'historique des sites à l'étude ainsi que les visites effectuées ont permis d'identifier les éléments pouvant constituer un risque de contamination des sols ou de l'eau souterraine dans l'emprise des corridors routiers à l'étude ainsi qu'à leur périphérie. Pour chacun des trois (3) corridors étudiés, les secteurs suivants sont donc à considérer dans le cadre d'une éventuelle évaluation environnementale de site Phase II où la caractérisation des sols et de l'eau souterraine devrait être effectuée. La figure 5 illustre les principaux secteurs problématiques couvrant le secteur à l'étude.

Autoroute 720 : entre les échangeurs St-Pierre et Turcot

Des remblais similaires à ceux retrouvés sur le terrain de la cour Turcot bordant au nord le corridor routier sont probablement présents sous l'autoroute. En effet, tout le secteur de la cour Turcot ainsi que l'ensemble du corridor routier compris entre les deux échangeurs est aménagé dans le périmètre remblayé de l'ancien lac aux Loutres et de la rivière St-Pierre. La présence de remblais hétérogènes et de scories de bouilloire est donc suspectée sous l'autoroute. Mentionnons également que de la tourbe pourrait également être présente sous les remblais; ce matériau présente des caractéristiques géotechniques peu propices à la construction.

Une contamination en hydrocarbures provenant des différents sites industriels bordant l'autoroute au nord (cour Turcot) ou au sud est peu susceptible de contaminer le corridor routier. Les enclaves de contamination en hydrocarbures identifiées sur le terrain de la cour Turcot sont limitées à ce terrain et l'eau souterraine n'est pas contaminée à la limite sud de la cour bordant l'autoroute. Les propriétés industrielles situées au sud de l'autoroute sont situées en aval hydraulique de cette dernière et en sont séparées par la rue Notre-Dame sous laquelle des égouts collecteurs sont susceptibles d'agir comme piège empêchant la migration de panaches d'eau contaminée.

Le secteur situé sous l'échangeur Turcot présente pour sa part une problématique différente du reste du corridor. A cet endroit, les études de caractérisation ont identifié une enclave importante de sols contaminés en hydrocarbures pétroliers (environ 20 000 m³), immédiatement à l'ouest de la rue Carillon. Ces sols contaminés pourraient devoir être excavés dans le cadre du réaménagement de l'échangeur. De plus, des vestiges des fondations de l'ancienne rotonde du CN, près de l'intersection des rues Pullman et Carillon, risquent aussi de constituer des obstacles aux excavations requises dans ce secteur.

Autoroute 720 : entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater

La majeure partie des terrains situés sous le tablier du tronçon de l'autoroute 720 compris entre l'échangeur Turcot et la rue Atwater était occupée par des industries présentant des risques significatifs de contamination. Ainsi, tout le segment compris entre la rue St-Rémi à l'ouest et la rue Rose-de-Lima à l'est peut être considéré comme présentant des risques d'être contaminé. Le secteur compris entre les rues Courcelles et Lenoir, actuellement bordé au sud par un Home Dépôt, est plus particulièrement sensible en raison d'une problématique connue de contamination des eaux souterraines par des hydrocarbures en phase libre. La source de cette contamination est vraisemblablement située au nord du terrain du Home Dépôt et de l'autoroute, soit en haut du talus et en amont hydraulique, où étaient situées des installations de l'ancienne municipalité de Westmount comportant plusieurs réservoirs de produits pétroliers.

Les propriétés adjacentes à l'autoroute et situées au nord de celle-ci, à l'exception de celle où une contamination des eaux souterraines est connue, sont ou ont été essentiellement à vocation ferroviaire. Au nord de l'échangeur Turcot, l'ancienne cour de triage Glen du Canadien Pacifique est elle aussi reconnue comme contaminée. Les contaminants susceptibles d'être retrouvés dans ce secteur sont les scories de bouilloire et les hydrocarbures pétroliers. Le secteur nord de l'échangeur Turcot situé à proximité de la cour du CP est le plus exposé à une contamination en hydrocarbures potentielle migrant hors de la propriété ferroviaire. À l'est de la cour Glen, des voies ferrées sont encore en place et longent l'autoroute. Le potentiel de contamination associé à ces voies ferrées demeure relativement faible; seuls des scories de bouilloire pouvant être susceptibles d'être retrouvés aux limites du corridor ferroviaire et à proximité de l'emprise de l'autoroute.

Les propriétés adjacentes à l'autoroute et situées au sud de celle-ci présentent peu de potentiel de contamination en raison de leur position en aval hydraulique par rapport à l'autoroute.

Autoroute 15 : entre la rue Atwater et l'échangeur Turcot

D'anciens réservoirs de produits pétroliers ont été identifiés sur des terrains situés sous le tablier de l'autoroute 15 entre les rues Angers et Hadley; ces terrains présentent donc des risques potentiels significatifs d'être contaminés. Les terrains adjacents à l'autoroute et situés le long de la rue Cabot ont été l'hôte d'activités à risque ou occupés par des corridors ferroviaires. Des études de caractérisation ont révélé la présence de contamination sur certains de ces terrains. Enfin, les terrains bordant au nord le boulevard de la Vérendrye et l'autoroute 15 ont accueilli des entreprises possédant plusieurs réservoirs de produits pétroliers, dont plusieurs étaient à faible distance du boulevard et de l'autoroute. En raison de la direction d'écoulement présumée de l'eau souterraine vers le canal de l'Aqueduc et l'autoroute dans ce secteur, ces propriétés sont considérées comme présentant un risque significatif de contamination du corridor autoroutier à l'étude.