

ÉQUIPE DE TRAVAIL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Chargé de projets

Bernard McCann, urbaniste

LABORATOIRE A.B.S. INC.

Superviseur du projet

Daniel Mercier, ing

Chargé de projets

Sébastien Viau, ing jr.

Jonathan Roussy, géo. stag. M.Sc.

Secrétariat

Manon Tremblay

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| LISTE DES ANNEXES..... | 4 |
| 1. INTRODUCTION..... | 5 |
| 2. OBJECTIFS..... | 5 |
| 3. MÉTHODOLOGIE..... | 5 |
| 3.1 RECHERCHE DOCUMENTAIRE ET HISTORIQUE..... | 6 |
| 3.2 INSPECTION VISUELLE..... | 6 |
| 3.3 ENTREVUES..... | 6 |
| 4. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SITE..... | 7 |
| 5. EXAMEN DES DOCUMENTS..... | 8 |
| 5.1 PLANS CADASTRAUX ET ANALYSE DES TITRES..... | 8 |
| 5.2 PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES..... | 9 |
| 5.3 DOSSIER ENVIRONNEMENTAL..... | 10 |
| 6. VISITE DES LIEUX..... | 11 |
| 7. ENTREVUES..... | 12 |
| 8. COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS ET INTERPRÉTATION..... | 12 |
| 9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS..... | 13 |
| 10. LIMITES DE L'ÉTUDE..... | 14 |

LISTE DES ANNEXES

| | |
|--|----|
| Annexe 1 : Plan de la région..... | 16 |
| Annexe 2 : Plan de localisation..... | 18 |
| Annexe 3 : Photographies des lieux | 20 |
| Annexe 4 : Index des immeubles..... | 22 |
| Annexe 5 : Photographies aériennes..... | 47 |
| Annexe 6 : Réponses aux demandes d'accès à l'information | 55 |
| Annexe 7 : Résumés d'entrevues..... | 59 |

1. INTRODUCTION

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

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

2. OBJECTIFS

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

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

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

3. MÉTHODOLOGIE

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

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

3.1 Recherche documentaire et historique

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

3.2 Inspection visuelle

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

3.3 Entrevues

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

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

4. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SITE

Les terrains étudiés sont localisés sur le territoire de la ville de Candiac, au sud du périmètre urbain. La zone à l'étude forme une bande de 150 mètres de large, d'environ 3 kilomètres de longueur. L'emprise de l'autoroute est de 90 mètres. La bande se connecte à l'autoroute 15, à la hauteur de l'intersection des territoires des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac et tourne vers le nord pour traverser et longer le Boulevard Jean-Leman (autrefois le rang Saint-José) jusqu'à se relier à l'échangeur de l'autoroute 30, au sud de Candiac (voir le plan de localisation à l'annexe 2).

De plus, aux intersections de l'autoroute 30 projetée avec les autoroutes 15 et 30 déjà existantes, des infrastructures seront construites. La construction d'un échangeur est prévue à l'intersection de l'autoroute 30 projetée avec l'autoroute 15. Des bretelles d'autoroute seront ajoutées à l'échangeur, au sud de Candiac. Les terrains qui bordent et sur lesquels seront construites ces infrastructures sont aussi inclus dans le territoire à l'étude.

Les terrains à l'étude forment une bande qui est plus large au niveau des intersections avec les autoroutes existantes. Cette bande traverse des lots appartenant au Cadastre officiel de la Paroisse de Saint-Philippe, incluse dans la Circonscription foncière de Laprairie. La partie au sud de la Ville de Candiac et à l'est de l'autoroute 15 comprend les lots 15, 16, 223, 225, 226, 227, 228, 250, 251, 252, 253, 254, 255 et 256. Le trajet du futur tronçon d'autoroute 30 qui passe sur ces lots recoupe du sud au nord : un chemin de fer, le Rang Saint-André et le chemin de Candiac.

Le futur tronçon d'autoroute 30 recoupe des terrains qui sont présentement cultivés ou boisés. La limite de la zone agricole est indiquée à l'annexe 2. Les terrains à l'ouest de cette limite sont boisés et ceux à l'est sont cultivés. Toutefois, à l'est du boulevard Jean-Leman, une bande de terrains qui est dans la zone agricole est boisée et est traversée par les terrains à l'étude (voir les photographies des lieux à l'annexe 3).

5. EXAMEN DES DOCUMENTS

Tel que mentionné dans le chapitre 3.0 – Méthodologie, divers organismes ont été contactés et les sources d'informations suivantes ont été compilées ou consultées :

- Titres de propriété provenant du bureau de la publicité et des droits.
- Plans cadastraux de la ville de Candiac.
- Le rapport du B.A.P.E.
- Photographies aériennes commandées à la Photocartothèque québécoise.
- Demandes d'accès à l'information sur les dossiers environnementaux au Ministère de l'Environnement du Québec et à la Ville de Candiac.
- Le site internet de la ville de Candiac
- Le répertoire des terrains contaminés du Ministère de l'Environnement

5.1 Plans cadastraux et analyse des titres

Les lots traversés par le futur tronçon de l'autoroute 30 sont identifiés à partir des plans cadastraux de la ville de Candiac (voir annexe 2). Une recherche a été effectuée au bureau de la publicité et des droits concernant ces lots, remontant jusqu'à une centaine d'année en moyenne.

- D'après le registre foncier, les lots **223**, **225**, **226**, **227** et **228** appartiennent toujours et ont appartenu longtemps à des promoteurs immobiliers. Aujourd'hui, ces lots appartiennent en majorité à la compagnie North Hatley Manag. Ltd. En 1993 et 1994, des actes de subrogations entre la compagnie North Hatley Manag. Ltd. et la compagnie Les Maisons Candiac inc., qui la substitue, sont inscrits à l'index des immeubles. Les Maisons Candiac inc. ont vendu en 1992 une partie de ces lots à Dév. Urbains Candiac Inc. qui a cédé ses droits à la compagnie Unahl inc. en 1998. Les Maisons Candiac inc. a acheté en 1986, de la compagnie Morgan Trust inc., des terrains qui couvrent la majorité des lots 223, 225 226 et 227. Le lot 228 n'a pas appartenu à Morgan Trust inc. Il a été acheté par Les Maisons Candiac, directement d'un particulier. Avant 1955, les lots en question appartenaient tous à des particuliers. Les lots 223 et 225 ont appartenu aux compagnies Candiac Nurseries Ltd. et Candiac Dev. Corp. avant d'être vendus à Morgan Trust inc. Tandis que les lots 226 et 227 ont été achetés par Morgan Trust inc., directement des particuliers.

- Le lot **250** à été vendu par un particulier à Candiac Dev. Corp. et Morgan Trust Co. aux alentours des années 1960. La compagnie Goodfellow a acquit une partie du lot 250 en 1991. Tout porte à croire que la partie du lot 250, achetée par Goodfellow, est située à l'ouest de l'autoroute 15.
- Le lot **251** appartient, aujourd'hui, à André Lemieux et al. qui l'a acquis en 1992 de Jacques Legault et als. Ce dernier l'aurait acquis de Collette Chartrand en 1990.
- Les lots **252, 253, 254** et **255** appartiennent, aujourd'hui, à Nathalie Lamoureux et autres qui ont acheté ces lots de Diamida inc. en 1998. En 1971, Diamida Aktiengesellschaft achète de Kirab Aktiengesellschaft, les lots en question. En 1961, Maurice Riel in Trust cède ses droits à Kirab A.G. Maurice Riel in Trust avait acheté un an plus tôt, en 1960, de Roger Pau, les lots en question. Roger Pau a acheté en 1959 les lots de Jean-Nil Dupuis et de Hermine Lavoie. Les familles Dupuis et Lavoie ont possédé les lots en question jusqu'aux alentours de 1930, où elles ont remplacé les familles Ménard et Robert.
- Selon l'index des immeubles, des parties du lot **256** ont appartenu aux compagnies 9109-3104 Québec inc., Consultants F.L.C inc., Const. Jr. Lussier inc. et à Maraîchers G. Legault Inc.

5.2 Photographies aériennes

- Plusieurs photographies aériennes qui remontent aux années 1964 ont été commandées à la Photocartotheque québécoise. Datant de 1964 à 1999, les photographies aériennes jointes à l'annexe 5, témoignent des utilisations du lot à l'étude et des changements survenus au lot à l'étude et aux terrains avoisinants au cours des années.
- Sur la photographie aérienne qui date de **1964**, les terrains traversés par la bande de lots à l'étude sont presque entièrement à vocation agricole. Quelques terrains sont encore boisés à proximité de l'autoroute 15, en construction. Quelques résidences sont présentes au niveau du rang St-José, aujourd'hui le boulevard Jean-Leman.
- Sur les photographies aériennes qui datent de **1976**, on remarque que peu de changements sont identifiables depuis 1964 pour les lots à l'est de l'autoroute 15, à l'exception que la construction de l'autoroute 15 est finalisée ou en voie de l'être. On remarque que les lots au sud de la ville de Candiac sont cultivés et qu'il n'y a aucune résidence à l'est de la route qui porte aujourd'hui le nom

- de boulevard Jean-Leman.
- Les photographies aériennes datant de **1992**, montrent que les terrains agricoles qui sont à l'ouest de la limite de la zone agricole définie en 1990 ne sont plus cultivés. Un contraste net existe entre les terrains qui sont à l'intérieur et à l'extérieur de la limite de la zone agricole. L'autoroute 30 est en construction au nord de la municipalité de Saint-Phillippe. Un domaine et un lac artificiel ont été construits à l'endroit du lot 251. Les résidences, le long du boulevard Jean-Leman, ne sont plus identifiées. Le tronçon de l'autoroute 30, sur lequel le futur tronçon d'autoroute va se connecter est en construction.
 - La photographie aérienne datant de **1997**, montre que les terrains ne faisant pas partie de la zone agricole de la ville de Candiac sont envahis par la végétation. La construction de l'autoroute 30 est finalisée.
 - La photographie aérienne qui date de **1999** est à plus grande échelle. Sur cette dernière, on distingue bien la limite de la zone agricole. Aucun bâtiment, à l'exception du domaine présent sur le lot 251, n'est présent sur les terrains à l'est de l'autoroute 15.

5.3 Dossier environnemental

- Une demande d'accès à l'information concernant les dossiers environnementaux a été envoyée le 27 août 2003 à la ville de Candiac, à l'attention de Carole Lemaire. De plus, une demande d'accès à l'information a été envoyée au Ministère de l'Environnement du Québec (MENV), direction régionale de Montréal, aux soins de Madame Josée Dandurand.
- La réponse de la ville de Candiac présentée à l'annexe 6 mentionne qu'après recherches, aucun dossier environnemental concernant les lots 15, 16, 223, 225, 226, 227, 228, 250, 251, 252, 253, 254, 255 et 256, situés au sud du périmètre urbain de la ville de Candiac et du tronçon de l'autoroute 30 déjà existant n'ont été répertoriés (voir réponses aux demandes d'accès à l'information à l'annexe 6).
- Selon l'investigation de Madame Josée Dandurand, aucun dossier environnemental concernant le lot à l'étude n'a été répertorié par le Ministère de l'Environnement (voir réponses aux demandes d'accès à l'information à l'annexe 6). De plus, Madame Dandurand mentionne que, si des accidents ou des déversements se sont produits dans le passé, aux abords d'une route ou d'un chemin de fer, les dossiers concernant ces événements sont sûrement

classés selon le numéro de lot original sur lequel ils se sont produits. Les demandes d'accès à l'information ont été effectuées à partir des numéros de lot originaux. La recherche effectuée par le Ministère nous indique donc, qu'aucun accident ou déversement responsable d'une contamination n'est répertorié pour les tronçons de route qui traversent les lots à l'étude.

- Selon le répertoire des terrains contaminés du Ministère de l'Environnement du Québec, aucun terrain contaminé, répertorié sur le territoire de la ville de Candiac, n'est situé au sud de l'autoroute 30 et à l'est de l'autoroute 15.

6. VISITE DES LIEUX

Le 10 septembre 2003, une inspection visuelle du terrain, a été effectuée par Jonathan Roussy, géologue stagiaire de Laboratoire A.B.S. inc., accompagné de Monsieur Bernard McCann, urbaniste et de Monsieur Gildard Lanteigne, ingénieur pour le Ministère des Transports du Québec. Parce que les terrains concernés par cette étude sont privés et leur accès limité, la visite des lieux a été effectuée en hélicoptère. Lors de la visite, des observations sont faites au niveau de l'aspect physique des lieux. De plus, les activités pouvant avoir des conséquences environnementales sur les propriétés voisines sont signalées.

La bande de terrains à l'étude est en partie boisée et en partie cultivée. Sur les photographies présentées à l'annexe 3, on voit nettement la limite de la zone agricole. Les terrains à l'ouest de celle-ci montre une densité d'arbre variable. De plus, il est possible de distinguer la forme et l'orientation des lots, ce qui suggère qu'il ont été cultivés antérieurement. Les lots situés à l'est de cette limite sont cultivés, au nord ces lots sont séparés par des arbres, contrairement à ceux au sud. Des petits points alignés sur les lots, à l'extrême sud, correspondent à des tas de végétation, qui proviennent du défrichage de terres. Un domaine est présent sur le tracé de la future autoroute, celle-ci est retrouvée à l'intersection du rang Saint-André et du boulevard Jean-Leman.

Une visite sur le terrain, à l'endroit de l'intersection de l'autoroute projetée avec le rang Saint-André, a été effectuée. Lors de cette visite, rien de suspect n'a été identifié aux abords de la route.

7. ENTREVUES

Quatre (4) personnes ont été interrogées et un résumé de ces entrevues est présenté à l'annexe 7. Il s'agit de Monsieur Steeve Lamoureux, directeur des services des incendies à la ville de Candiac, Monsieur Alain Poupart, technicien en bâtiment de la ville de Candiac, Madame Véronique Turgeon, urbaniste stagiaire à la ville de Candiac et de Madame Denise Rivard, qui travaille au service du greffe à la ville de Candiac.

- Chaque personne questionnée a affirmé qu'aucun comportement, ni geste pouvant causer une quelconque contamination sur le site n'a été observé. De plus, aucun indice de la présence de contamination sur le site en question n'a été identifié.
- Quelques voitures volées et incendiées ont été retrouvées en bordure du boulevard Jean-Leman ou du rang Saint-André, selon Monsieur Lamoureux. Selon Monsieur Poupart, un hôtel a déjà été présent il y plusieurs années.
- Selon les personnes interrogées, aucun événement majeur qui aurait été une source de contamination ne s'est produit dans les dernières années.

8. COMPILATION DES RENSEIGNEMENTS ET INTERPRÉTATION

Selon le site internet de la ville de Candiac, la ville fut créée par une loi spéciale de l'Assemblée législative du Québec, le 31 janvier 1957. Le gouvernement du Québec acquiesçait ainsi à la requête d'un groupe d'investisseurs canadiens et européens incorporés sous le nom de Candiac Développant Corporation, maintenant Développements urbains Candiac, qui avait acquis pour une somme de 4 500 000 \$, plusieurs anciennes fermes, pour la plupart non cultivées. Il s'agissait de parcelles de terrains totalisant environ 2 500 acres, situées dans Saint-Constant, Delson, Saint-Philippe et La Prairie et bornées par le fleuve Saint-Laurent. Ces informations concordent avec celles retrouvées dans l'index des immeubles.

Quelques résidences ont déjà été présentes le long de la route, appelée aujourd'hui le boulevard Jean-Leman. De plus, une résidence est présente sur le lot 251 à l'étude, et un lac artificiel a été creusé sur ce lot. Selon les informations retrouvées à partir de l'index des immeubles, les anciens propriétaires des terrains à l'étude sont majoritairement des promoteurs immobiliers depuis la fondation de la ville. À partir des photographies aériennes, on remarque que les lots à l'étude ont été cultivés ou vacants

au cours des années. Ces utilisations des terrains à l'étude possèdent un faible potentiel de contamination.

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

Selon les recherches effectuées par le Ministère de l'Environnement du Québec et à la ville de Candiac, aucun dossier concernant un événement ou une activité ayant des conséquences au niveau environnemental n'a été répertorié. De plus, toutes les personnes interrogées qui travaillent à la ville de Candiac n'ont jamais eu connaissance de la présence de contamination pour les terrains au sud de l'autoroute 30 et à l'est de l'autoroute 15.

Seulement quelques incidents très ponctuels et non répertoriés comme des voitures volées et incendiées en bordure des routes pourraient être à l'origine d'une contamination. Les terrains à l'étude ne traversent qu'un petit tronçon du rang Saint-André (environ 150 mètres) et une partie du chemin de Candiac (environ 500 mètres). Si toutefois un incident de ce type a eu lieu sur ces tronçons de route, l'étendue de la contamination demeure très localisée et difficilement identifiable. Finalement, la probabilité qu'une contamination se soit produite suite à un incident de ce type est faible.

9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Après avoir appliqué le processus de caractérisation prescrit par le Ministère de l'Environnement du Québec pour une phase I environnementale, nous concluons que le remblai sous le chemin de fer au sud du rang Saint-André, est possiblement contaminé, et nous recommandons la réalisation d'une phase II de la caractérisation à cet endroit. La phase II de caractérisation a pour but de confirmer la présence ou l'absence de contamination à cet endroit.

De plus, des indices nous portent à croire que des contaminations à faible échelle et impact, causées par des incidents ponctuels auraient pu se produire sur le vaste territoire concerné par cette étude pendant les nombreuses années où les lots ont été utilisés. En particulier, aux endroits où la bande de terrains à l'étude recoupe les routes existantes et aux endroits où des fossés sont présents. Nous recommandons qu'une visite sur le terrain soit effectuée (lorsque les autorisations nécessaires auront été émises) le long du trajet pour identifier des indices d'activités ou d'événements ponctuels qui n'auraient pas été identifiés du haut des airs et par les informations retrouvées et obtenues par les personnes et les documents consultés. Le but de cette visite serait de confirmer l'absence d'indice de contamination sur le trajet du futur tronçon d'autoroute.

10. LIMITES DE L'ÉTUDE

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

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

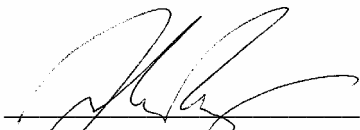
Toutes interprétations et conclusions présentées dans ce rapport de même que les mesures, les quantités ou les distances sont approximatives et sont indiquées pour permettre au lecteur de visualiser le site à l'étude.

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

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

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

Préparé par :


Jonathan Roussy, géo. Stag. M. Sc.

Approuvé par :


Daniel Mercier, ingénieur

JR/DM

MES DOCUMENTS/ENVIRONNEMENT 2003/EG-03-384 Ministère des Transports du Québec/EG-03-384 RAPPORT