

Rapport final



Société du Havre de Montréal

**Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
Phase 1 : prolongement du centre-ville, de la
rue Saint-Jacques à la rue Brennan**

Document d'orientation : Mandat d'étude, avant-
projet détaillé pour la période 2007-2008 ; Volet
caractérisation environnementale Phase II –
Vérification des activités industrielles – Démarche
auprès des autorités



N° 605048

JUILLET 2008



SNC-LAVALIN
Environnement

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1 INTRODUCTION.....	1
1.1 CONTEXTE DU PLAN DE TRAVAIL	1
1.2 OBJECTIFS DU PRÉSENT MANDAT.....	3
1.3 CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT	4
1.4 LOCALISATION DE LA ZONE À L'ÉTUDE	5
2 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES PASSÉES.....	7
2.1 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES IDENTIFIÉES	9
2.2 CHANGEMENT D'UTILISATION DES TERRAINS	17
3 DÉMARCHE PROPOSÉE.....	17
3.1 RAPPEL DES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	17
3.1.1 Hypothèses de travail.....	17
3.1.2 Enjeux environnementaux reliés à la gestion des déblais	18
3.2 CONNAISSANCE DE LA QUALITÉ DES SOLS DU SECTEUR.....	18
3.2.1 Inventaire des terrains contaminés du MDDEP et de la Ville de Montréal	18
3.2.2 Banque de forages GÉOCON pour l'étude d'avant-projet de l'autoroute en 1965.....	19
3.3 PROBLÉMATIQUE DE LA GESTION DES DÉBLAIS D'EXCAVATION AUPRÈS DU MDDEP	19
3.3.1 Gestion des sols contaminés et déchets excavés	20
3.3.2 Gestion des matières résiduelles solides	20
3.4 DÉMARCHE PROPOSÉE.....	21

Lexique des acronymes

SHM : Société du Havre de Montréal

SLEI : SNC-Lavalin Environnement inc.

LQE : Loi Québécoise sur l'Environnement

RPRT : Règlement sur la Protection et la Réhabilitation des Terrains

MDDEP : Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs

LCEE : Loi Canadienne sur les Évaluations Environnementales

SCIAN : Système de Classification des Industries de l'Amérique du Nord

BNQ : Bureau de normalisation du Québec

LES : Lieu d'enfouissement sanitaire

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 2.1 Enjeux environnementaux	16

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1.1 Emplacement du site	6
Figure 2.1 Schéma d'aménagement du futur boulevard et emplacement des activités industrielles historiques	8

LISTES DES ANNEXES

Annexe I	Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville (Phase I)
Annexe II	Évaluation environnementale de site – Phase II
Annexe III	Correspondance avec le ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE DU PLAN DE TRAVAIL

La Vision 2025 de la Société du Havre de Montréal (SHM), dévoilée en mai 2004, propose notamment de ramener la ville vers son fleuve en redonnant accès aux berges à tous les Montréalais et en favorisant notamment la reconstruction des secteurs déstructurés autour de l'autoroute Bonaventure. Construite entre 1965 et 1966 dans le cadre des travaux préparatifs à l'Expo 67, l'autoroute Bonaventure constitue le lien principal entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Son achalandage a par contre été beaucoup réduite par l'ouverture de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1975. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue la pierre angulaire de cette Vision pour l'avenir de Montréal puisque son déplacement dans le secteur du Technoparc est essentiel à la réappropriation de l'espace riverain et sa conversion en boulevard entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Notre-Dame est tout aussi essentielle à la réappropriation de l'espace urbain.

Un premier mandat a été confié en 2005 par la Société du Havre de Montréal (SHM) à la firme SNC-LAVALIN inc., pour valider la proposition de réaménagement de l'autoroute Bonaventure mise de l'avant par Vision 2025, la bonifier, le cas échéant, inventorier les bénéfices et les contraintes, et en évaluer les coûts de réalisation. Cette étude visait à fournir aux instances gouvernementales concernées les informations nécessaires à une prise de décision éclairée sur les recommandations contenues dans le rapport «Le Havre de Montréal – Vision 2025» de la SHM quant à l'avenir de l'autoroute Bonaventure.

À l'été 2006, le plan de travail 2006-2007 de la SHM a été entériné par les trois paliers de gouvernement. Ce plan de travail consistait essentiellement à poursuivre l'étude du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure afin d'obtenir une décision éclairée sur l'avenir de cette infrastructure. Dans le plan d'intervention «Le Havre de Montréal – Rapport final et recommandations», déposé en avril 2006, plusieurs volets ont été traités. Un de ces volets est le volet environnemental qui est défini par les objectifs suivants :

- Repérer les indices de contamination réelle ou potentielle dans le secteur visé par la première phase de réaménagement de l'autoroute Bonaventure;
- Produire des études sectorielles sur la qualité de l'air et sur l'intensité du bruit et des vibrations causées par la circulation automobile et les voies d'accès à la gare Centrale.

Suite à ces recommandations, une étude environnementale¹ a été réalisée par SNC-Lavalin Environnement inc. (SLEI) et a été finalisée en avril 2007. Cette étude comprenait une évaluation environnementale Phase I, des études sectorielles (qualité de l'air, bruit et vibrations) ainsi qu'un calendrier des approbations réglementaires. En ce qui concerne l'évaluation environnementale Phase I, celle-ci se terminait par une série de recommandations qui sont les suivantes :

- Les terrains à l'étude présentent des activités historiques ou actuelles susceptibles d'avoir porté atteinte à la qualité des sols et des eaux souterraines. L'historique des activités passées, principalement avant la construction de l'autoroute Bonaventure, a démontré qu'il existait plusieurs sources potentielles de contamination des sols.
- Pour les terrains où on a identifié des activités industrielles/commerciales (présentes ou passées), des réservoirs souterrains, des structures ou des infrastructures, aucune information n'est disponible pour confirmer que ceux-ci ont été enlevés ou leur mode de gestion lors de leur démolition ou lors de l'arrêt de l'activité. Par conséquent, pour tous travaux d'excavation dans le secteur à l'étude, il y a un risque d'avoir des remblais de qualité variée avec des débris. Dans l'optique de planifier une gestion adéquate des déblais d'excavation, des études de caractérisation environnementale Phases II et/ou III seraient requises. La gestion adéquate des déblais ou des matériaux de déconstruction devraient considérer les options de valorisation et de recyclage.
- En ce qui concerne les activités actuelles sur le terrain à l'étude et les terrains adjacents, des enjeux environnementaux ont été identifiés. Ces enjeux sont susceptibles d'affecter la qualité des sols et de l'eau souterraine dans le secteur à l'étude et avoir un impact sur les coûts du projet en fonction des matériaux qui devront être gérés lors des travaux. Il faut cependant mentionner que certains terrains, comme le « Clos de la Commune » ne sont pas exclusivement dans le secteur à l'étude. De plus, les terrains à développer entre les rues Wellington et Notre-Dame recèlent peu d'enjeux environnementaux. Les terrains au sud de la rue Wellington ne feront pas l'objet de changement d'usage. Les enjeux environnementaux ont été identifiés sur :
 - Le dépôt du "Clos de la Commune", propriété de la voirie de la ville de Montréal où un atelier mécanique utilisé pour la maintenance des véhicules de la Ville est présent. Ce terrain est partiellement dans le secteur à l'étude;
 - La chute à neige située au nord de la sortie d'autoroute Wellington;

¹ SLEI, Avril 2007. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure Phase I: prolongement du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan. Mandats d'études complémentaires pour la période 2006-2007. Volet caractérisation environnementale, Phase I et études sectorielles. Rapport final. Projet no 604754.

- La centrale thermique de la Climatisation et Chauffage Urbain de Montréal (CCUM). Ce terrain est adjacent au secteur à l'étude;
- La présence de sols contaminés identifiés dans les études disponibles à la Ville de Montréal et qui sont localisés dans la portion sud du secteur à l'étude.
- Par ailleurs, certaines activités historiques (fonderies, ateliers de mécaniques, etc..) sont associées à des activités industrielles listées à l'annexe III du *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT)*. Conséquemment, comme certaines parties du terrain à l'étude feront l'objet de changement de vocation ou d'une réhabilitation volontaire, les articles 31.53 et 31.57 de la LQE pourraient respectivement s'appliquer. La démarche entreprise alors pour faire cheminer le réaménagement de l'autoroute Bonaventure dans le processus d'approbation réglementaire pourrait en être influencée. Un travail de superposition des limites exactes de lots, des activités passées et de l'aménagement futur, tel que présenté ici dans ce document permet d'identifier ces zones.

De plus, les conclusions des études sectorielles (qualité de l'air, bruit et vibration) indiquaient que des études plus détaillées devaient être réalisées. C'est dans la suite de ce volet environnemental que s'inscrivait le plan de travail qui a été proposé à la Société du Havre de Montréal.

1.2 OBJECTIFS DU PRESENT MANDAT

Dans cette perspective, la version finale du présent document répondra aux objectifs suivants :

- 1) **Une vérification des activités industrielles passées et une validation de la procédure à suivre auprès du ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP), une validation préliminaire de la partie de l'examen préalable en vertu de la Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale et de l'approche préconisée proposée par la SHM à la CMM, notamment le Bureau de consultation de Montréal.** Cette étude vise essentiellement : (a) à vérifier si les activités industrielles passées qui ont déjà été identifiées dans le rapport d'avril 2007 correspondent à une activité listée à l'annexe III du *Règlement sur la Protection et la Réhabilitation des Terrains*, (b) à identifier si à l'endroit où se situaient ces activités, il y aura un changement d'utilisation² ; et (c) à valider, par le biais d'une réunion formelle avec le MDDEP l'approche préconisée pour

² Le changement d'utilisation fait référence à l'article 31.53 de la *Loi sur la Qualité de l'Environnement* du MDDEP.

la suite des études de caractérisation (ex. attestation des documents, plan de réhabilitation à fournir au MDDEP)

- 2) **Établir une stratégie de gestion des sols et planifier les travaux requis pour une évaluation environnementale de site Phase II.** Cette partie vise essentiellement à évaluer la qualité chimique des sols et de l'eau souterraine, dans un premier temps aux endroits identifiés comme étant susceptibles d'avoir eu un impact sur l'environnement (qualité des sols) et dans un deuxième temps sur le site à l'étude dans son ensemble. Afin d'optimiser les travaux de terrain pour en permettre une double utilisation, il est suggéré d'inclure dans cette partie le volet archéologique requis pour l'étude d'avant-projet. Une étape supplémentaire d'intégration du volet géotechnique pourrait aussi être réalisée afin d'optimiser les coûts de mobilisation. Cette étape est essentielle pour la planification de la gestion des déblais qui seront générés lors des travaux.

1.3 CONTENU DU PRESENT DOCUMENT

Selon les termes de références convenus, le présent rapport aborde les items 1 et 2 du plan de travail discuté plus haut, soit :

- Procéder à la mise à jour des activités industrielles passées et actuelles listées à l'annexe III du RPRT afin d'effectuer une validation auprès des instances gouvernementales de la procédure d'études et de gestion à suivre.
- Élaborer de façon préliminaire les grandes orientations de la gestion proposée des déblais.
- Préparer un programme proposé pour l'évaluation environnementale de site Phase II.

Dans ce contexte, le présent document est divisé en trois sections. La section 1 présente le contexte du mandat et les objectifs. La section 2 présente les activités industrielles passées qui ont été répertoriées dans le secteur à l'étude, tandis que la section 3 présente la démarche proposée pour les étapes de caractérisation environnementale et l'élaboration des grandes lignes de la gestion proposée des remblais.

Ce document se termine par une série de trois annexes présentant la présentation du projet tel que conçu par la SHM (annexe I), le détail des travaux de caractérisation environnementale proposée pour la phase II (annexe II) et une copie de la lettre du 9 avril 2008 envoyée au MDDEP ainsi que la réponse du MDDEP dans une lettre datée du 17 juin 2008 (annexe III) .

1.4 LOCALISATION DE LA ZONE A L'ETUDE

Le terrain sur lequel porte l'étude est localisé entre la rue de la Commune, la rue Nazareth, la rue Saint-Jacques et la rue Duke à Montréal. Il est occupé par les emprises des rues Nazareth et Duke ainsi que par l'emprise de l'autoroute Bonaventure. L'emplacement du site est présenté à la Figure 1-1 ci-après.

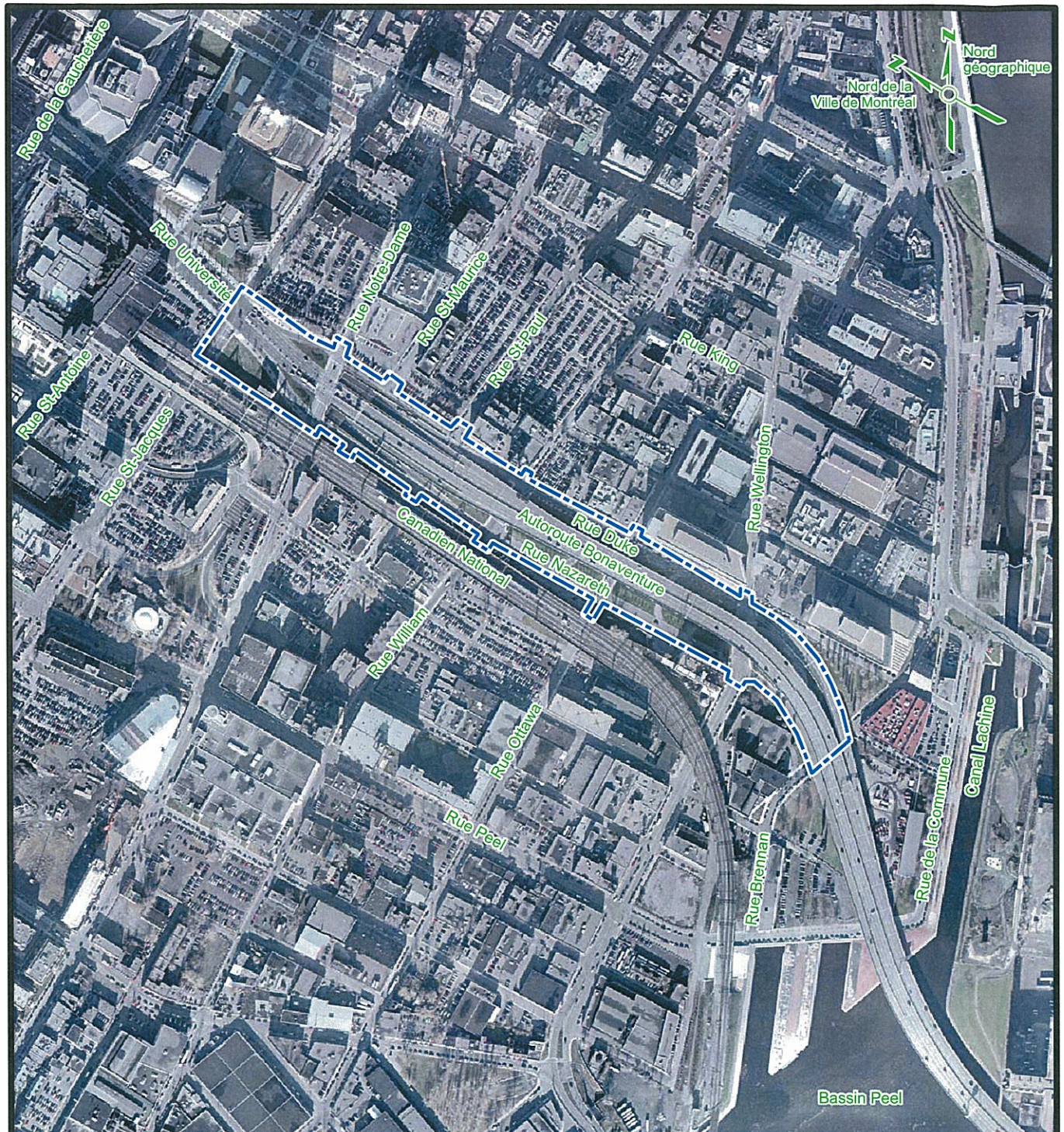



Photo: Orthophoto 2004 (Ville de Montréal)

Notes: 1- Ce dessin doit être lu conjointement avec le rapport qui l'accompagne.

PROJET	Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure		DESSINÉ	M. A. Bélanger	CONSULTANT	
	VÉRIFIÉ	M. Deschamps				
TITRE	Figure 1.1 EMPLACEMENT DU SITE		DATE	29 août 2007	NUMÉRO	605048-000-0350-1.1
			ÉCHELLE	1:6 000		

2 ACTIVITÉS INDUSTRIELLES PASSÉES

Dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure dans le tronçon centre-ville, plusieurs enjeux environnementaux ou activités industrielles passées ont été répertoriées lors de l'étude de faisabilité du projet. La figure 2.1 présente la localisation où ces activités ont eu lieu sur le site à l'étude (sur fond de photo aérienne de 2004). Cette figure montre aussi le schéma d'aménagement proposé du nouveau boulevard et indique les terrains où une activité listée à l'annexe III du RPRT a été identifiée ainsi que, lorsque applicable, les terrains qui seront sujets à un changement de vocation dans le cadre du projet de boulevard.

À noter que pour la construction de l'autoroute Bonaventure actuelle, tout le site à l'étude a fait l'objet de la démolition des bâtiments existants dans les années 1965-66. Par conséquent, les enjeux environnementaux identifiés datent essentiellement de la période antérieure à 1965-66.

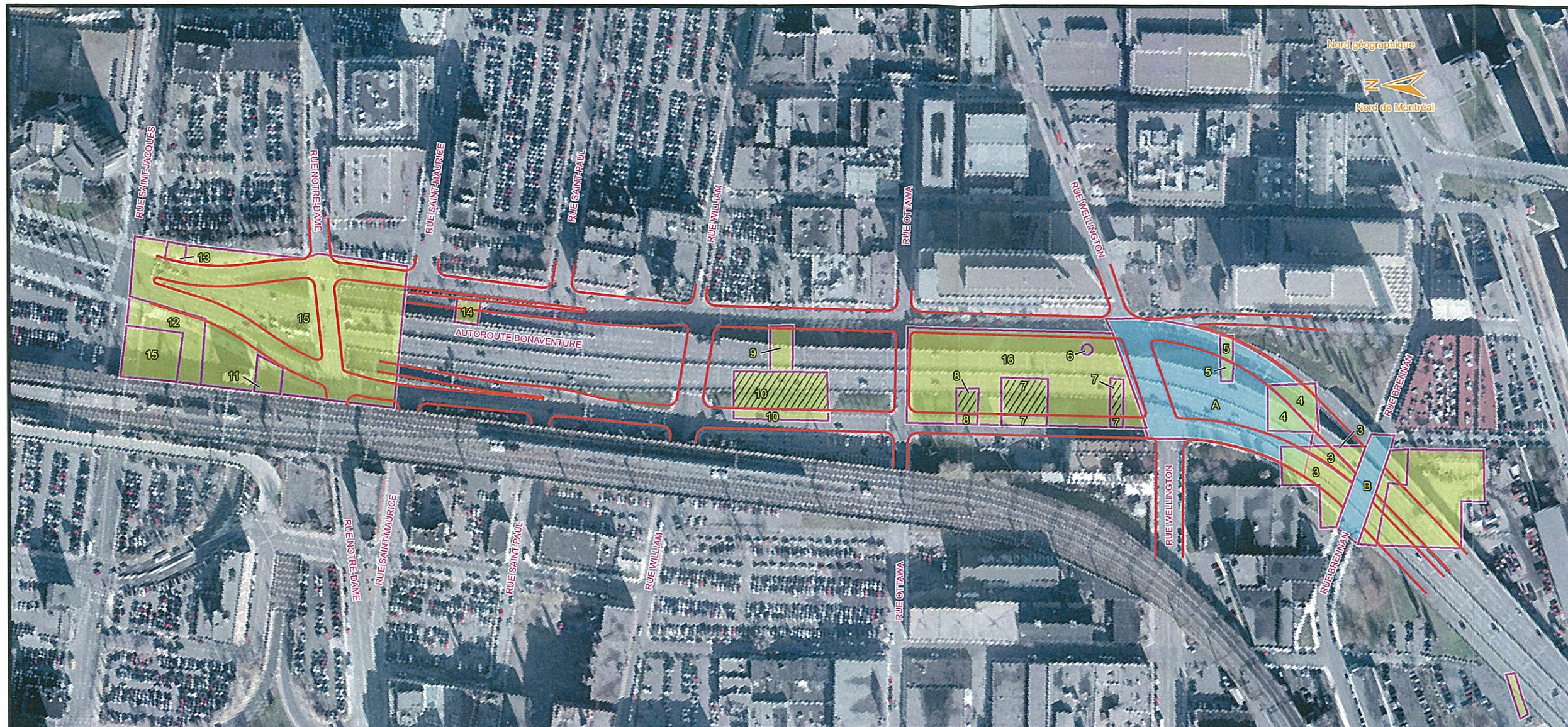
Lors de la revue des activités historiques dans le secteur à l'étude, plusieurs industries ont été identifiées par leur nom apparaissant sur les plans d'assurance-incendie. De ces industries, seulement quelques-unes ont été retenues comme pouvant avoir contribué de façon significative à une contamination potentielle des sols et/ou de l'eau souterraine.

La présente section se veut donc une revue des différents enjeux environnementaux identifiés lors de l'étude de faisabilité afin d'identifier si une des activités industrielles présentes antérieurement à 1965-66 correspond à une activité listée à l'annexe III du RPRT.

Il faut noter que le changement d'utilisation est considéré, dans le secteur à l'étude, comme étant les endroits où l'autoroute Bonaventure actuelle sera remplacée par des constructions de bâtiments. À cet effet, on retrouvera à l'annexe I, le projet tel que présenté par la SHM où l'on peut observer que l'emplacement actuel de l'autoroute Bonaventure sera remplacé par des bâtiments compris dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Paul, Wellington, Nazareth et Duke.

Les terrains considérés comme soumis à un changement d'utilisation sont donc compris dans cet espace urbain.

Les enjeux environnementaux répertoriés sont décrits dans les paragraphes suivants et sont présentés dans le tableau 2.1 en indiquant ceux qui sont listés à l'annexe III du RPRT.



LÉGENDE

- Aménagement proposé pour l'autoroute Bonaventure
- Limite des terrains avec enjeux environnementaux

Enjeux environnementaux

- 3 Atelier mécanique
- 4 Ferrailleur, cours à rebuts, avec un réservoir souterrain et entreposage de charbon
- 5 Garage avec maintenance de camions
- 6 Réservoir souterrain
- 7 Atelier de vernissage et de peinture et fonderie (laiton)
- 8 Atelier mécanique
- 9 Imprimerie avec deux réservoirs souterrains attenants
- 10 Atelier de transformation de pièces métalliques
- 11 Atelier de réparation automobile
- 12 Atelier de réparation automobile transformé en Canadian Tire
- 13 Atelier mécanique
- 14 Atelier de réparation
- 15 Zone de remblayage
- 16 Quartier incendié en 1845

- Limite des terrains où une activité industrielle listée à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des travaux (RPRT) a été identifiée dans le passé et où un changement de vocation est prévue (route à résidentiel / commercial)
- A Autres terrains avec enjeux environnementaux (inventaire terrains contaminés du MDDEP et ville de Montréal)

Pour consultation seulement

Préliminaire

0 20 40 60 80 100 m

Sources: Photo aérienne VDM, 2004
Plans Carlo_montage2d.dwg et Geo_SNC-LAVALIN 3(P. Clément).dwg ont été fournis par la Société du Havre de Montréal.

Notes: 1- Ce dessin doit être lu conjointement avec le rapport qui l'accompagne.

0	01 août 2007	Pour consultation	M.-A. B.	M. D.
NO.	DATE	DESCRIPTION ÉMISSIONS	PRÉPARÉ	VÉRIFIÉ

TITRE	Figure 2.1 Schéma d'aménagement du futur boulevard et emplacement des activités industrielles historiques
-------	--

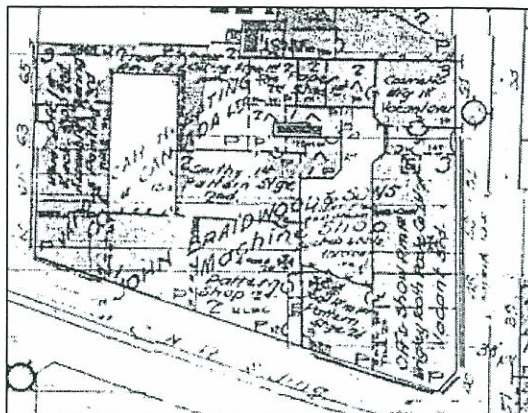
PROJET	Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure
CLIENT	Société du Havre de Montréal

CONSULTANT		
ECHELLE	NUMÉRO	REV.
	605048-000-0350-2.1	0

2.1 ACTIVITES INDUSTRIELLES IDENTIFIEES

Secteur 3³. Atelier mécanique de la firme John Braidwood & Sons (1940)

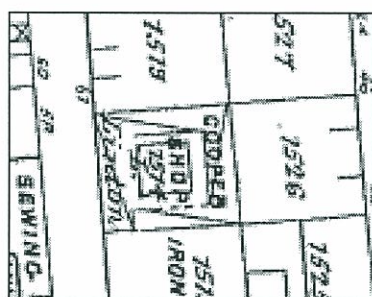
Ce secteur est localisé à l'intersection nord-ouest des rues Brennan et Nazareth. La localisation de cet endroit apparaît sur les plans d'assurance-incendie de 1940 et sur une des photos aériennes. En 1964, la compagnie John Braidwood & Sons n'apparaît pas à cet endroit et a été remplacée par des activités d'entrepôt général et par la compagnie Nasduke Co Ltd. Cette activité est listée à L'annexe III du RPRT sous le code SCIAN 33271 (ateliers d'usinage).



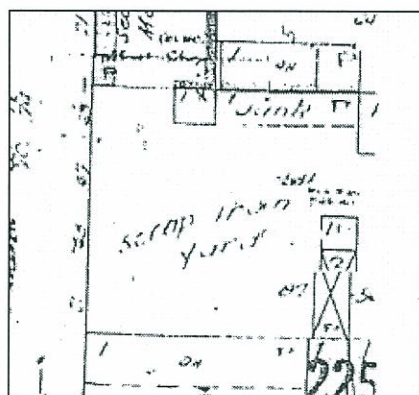
1940

Secteur 4 . Ferrailleur, cours à rebuts avec réservoir souterrain

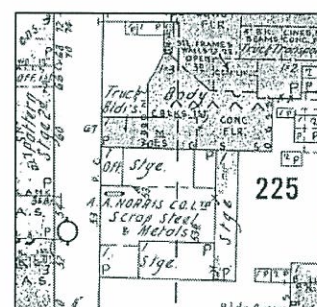
Ce secteur est localisé du côté est de la rue Nazareth entre les rues Brennan et Wellington. L'activité de « Scrap Iron Yard » correspond à une activité listée à l'annexe III du RPRT, soit le code SCIAN 41811 (Grossistes-distributeurs de métaux recyclables). Cete activité apparaît sur les plans d'assurance-incendie de 1940, tandis qu'en 1964, la compagnie identifiée à cet endroit est la A.A. Norris Co Ltd. Scrap Steel & Metals. Auparavant, en 1879, un atelier du nom de " Cooper Shop " s'y trouvait.



1879



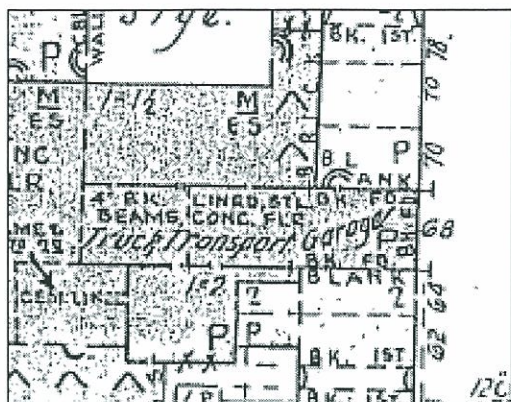
1940



1964

³ Les secteurs 1 et 2, tels que définis dans le rapport de SLEI de 2007, n'apparaissent pas ici puisque situés à l'extérieur du site à l'étude (au sud de la rue Brennan).

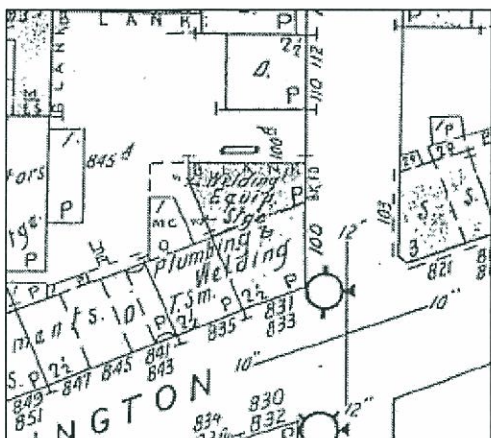
Secteur 5 : Garage avec entretien de camion



1964

On observe une activité liée à « Truck Transport Garage » au 68 Duke sur les plans d'assurance-incendie de 1964 et cette activité pourrait correspondre à une listée à l'annexe III du RPRT sous le code SCIAN 811199 (Autres services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles). Antérieurement à cette date, une industrie « Auto Parts » était présente à cet endroit.

Secteur 6 : Emplacement d'un réservoir souterrain.

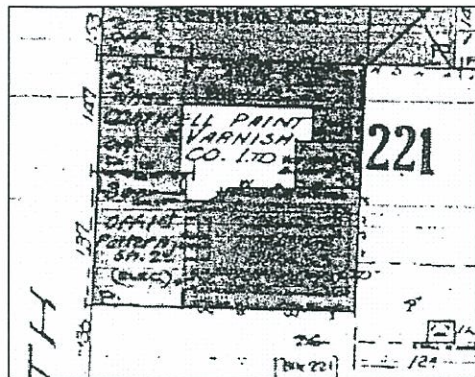


1964

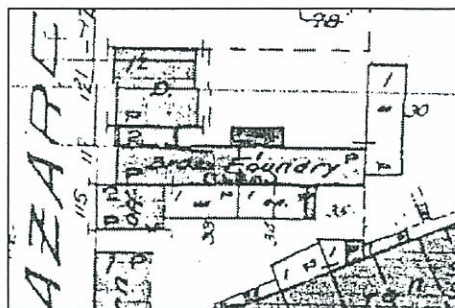
Ce réservoir apparaît sur les plans d'assurance-incendie de 1964. Il est situé au nord-ouest de l'intersection des rues Duke et Wellington. Ce réservoir n'apparaît pas en 1940. Le bâtiment adjacent est identifié « Welding Equipment Storage » et « Plumbinbg & Welding ». On ne peut associer ce secteur à une activité listée à l'annexe III du RPRT.

Secteur 7. Atelier de vernissage et de peinture et fonderie

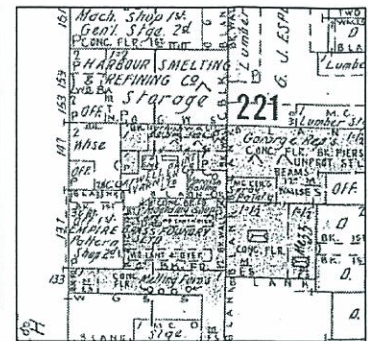
Localisé à l'adresse civique 147 Nazareth, sur les plans d'assurance-incendie (1964), on retrouve la compagnie « Coatwell Painting & Varnishing ». Les compagnies adjacentes sont la « Harbour Smelting Refining Co » au 153-159 Nazareth, et au sud la compagnie « Empire Brass Foundry » localisée au 137 Nazareth. Les deux premières industries étaient présentes en 1940, tandis qu'en 1916 aucune de ces industries n'était présente, et à l'endroit de la « Harbour Smelting Refining Co. » on retrouvait une industrie associée à la « Scrap Rubber Storage ». En 1940, au 115 Nazareth on retrouve la « Brass Foundry ». À l'exception du terrain de la « Brass Foundry » qui peut être reliée à une activité industrielle listée à l'annexe III du RPRT (33152 Fonderie de métaux non ferreux), il est impossible de déterminer si les autres industries identifiées correspondent à une activité listée à l'annexe III du RPRT.



1964



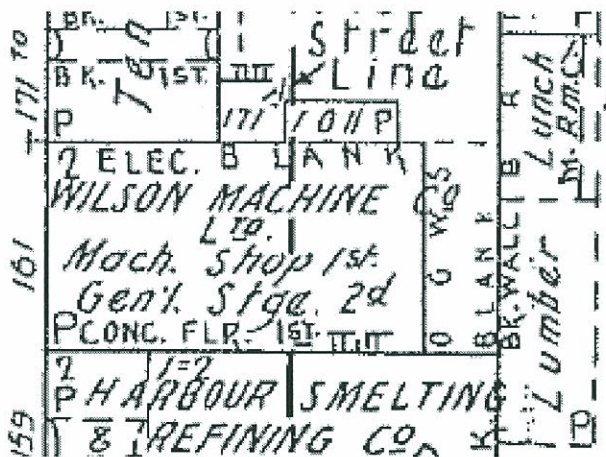
1940



1940

Secteur 8. Atelier mécanique de la compagnie Wilson

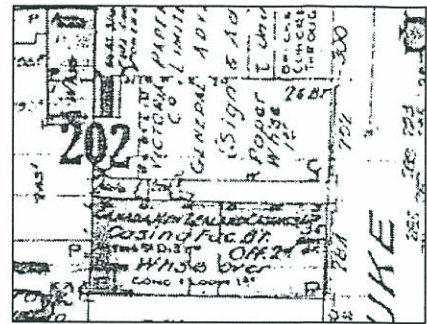
Localisé au 161 Nazareth en 1940 et 1960 on retrouve la « Wilson Machine Ltd » qui correspond à un atelier d'usinage, activité listée à l'annexe III du RPRT, sous le code SCIAN 33271 (Ateliers d'usinage).



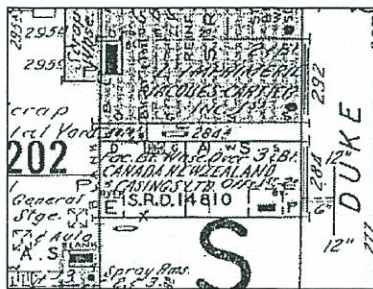
1940

Secteur 9. Imprimerie avec 2 réservoirs souterrains

Le secteur correspond à la localisation d'une imprimerie avec deux réservoirs souterrains dans le périmètre adjacent. Sur les plans d'assurance-incendie de 1964 on retrouve au 191 Duke, l'« Imprimerie Jacques Cartier » et directement adjacent la localisation d'un réservoir souterrain. Un peu plus au sud adjacent à la « Canadian Newzealand Casings Ltd » on retrouve l'emplacement d'un réservoir souterrain qui pourrait être associé à cette compagnie. Les deux réservoirs sont aussi visibles sur les plans d'assurance-incendie de 1940.



1964

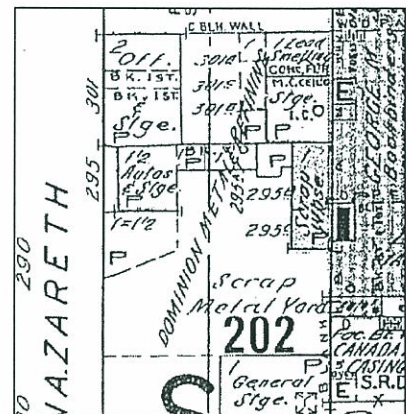


1940

Bien que la présence de réservoirs souterrains peut être considérée comme un enjeu environnemental, aucune activité ne peut être reliée à celles listées à l'annexe III du RPRT.

Secteur 10. Atelier de transformation de pièces métalliques

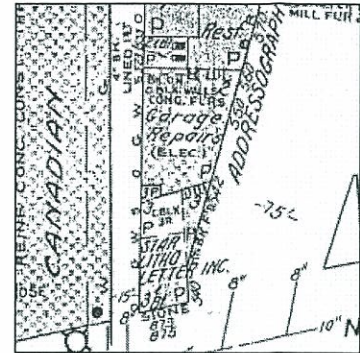
Localisé au 295-301 Nazareth on retrouve en 1964 un atelier de transformation de pièces mécaniques connu sous le nom de « Dominion Metal Refining ». En 1940, on retrouvait au 301 Nazareth la « Riverside Smelting & Refining Co. ». On ne connaît pas le détail des activités précises de ces entreprises. Cependant, celles-ci pourraient être associées à une des activités listées à l'annexe III du RPRT : Fonderies de fer (code 331511), ou d'acier (code 331514) ou non ferreux (code 33152).



1964

Secteur 11. Atelier de réparation automobile

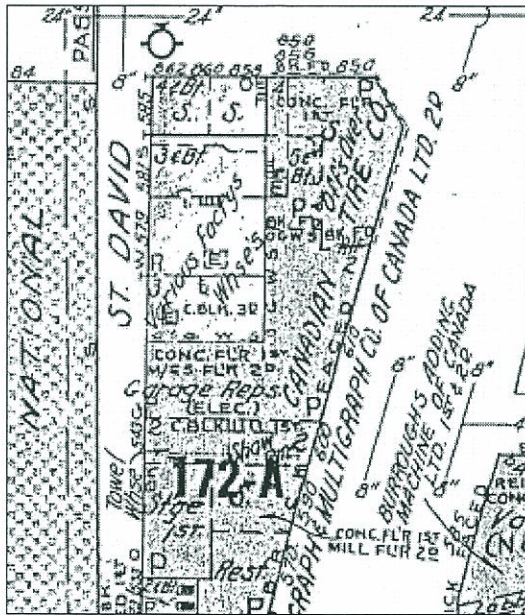
Un atelier de réparation (automobile ?) est présent au 550 University en 1964. Ce type d'activité peut être associé à la liste de l'annexe III du RPRT s'il s'avérait que l'atelier était lié à un concessionnaire automobile (code 811199).



1964

Secteur 12 Atelier de réparation automobile transformé en Canadian Tire

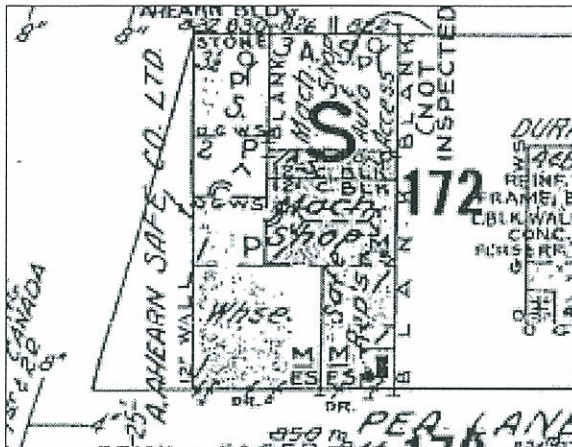
Localisé au 610 University, on retrouve en 1940 et en 1964 un atelier de réparation (automobile ?) transformé en un Canadian Tire. On ne peut relier cette activité à une activité listée à l'annexe III du RPRT.



1964

Secteur 13. Atelier mécanique

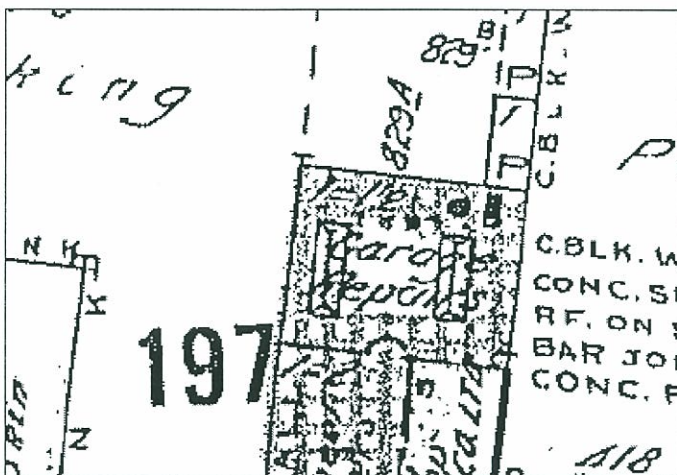
Localisé au 822 St-James, on retrouve en 1964 un atelier mécanique double (“Machine Shop”). Cette activité est listée à l’annexe III du RPRT sous le code SCIAN 33271 (Atelier d’usinage).



1964

Secteur 14. Atelier de réparation automobile

Localisé au 829-A St-Paul, on retrouve un atelier de réparation (automobile ?) sous la mention de “Garage Repairs”. Ce type d’activité peut être associé à la liste de l’annexe III du RPRT si il s’avérait que l’atelier était lié à un concessionnaire automobile (code 811199)



1964

Secteur 15. Secteur d'excavation et de remblayage lors de la construction de l'échangeur University en 1965-66

En 1965-66, le secteur de l'autoroute Bonaventure situé entre les rues Notre-Dame et St-Maurice fait l'objet d'excavation de sols et de remblayage pour les fins de construction de l'échangeur Université. Cette activité n'apparaît pas à l'annexe III du RPRT.

Secteur 16. Quartier incendié en 1845-46

Sous l'emprise de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Wellington et Ottawa, un incendie a ravagé le quartier en 1845. Cet enjeu environnemental ne fait pas partie des activités industrielles listées à l'annexe III du RPRT.

Tableau 2.1 Enjeux environnementaux

Identification du secteur	Activité industrielle ou enjeux environnementaux	Code SCIAN	Catégorie d'activité
3	Atelier mécanique de la firme <i>John Braidwood & Sons</i> (1940)	33271	Ateliers d'usinage
4	Ferrailleur, cours à rebuts avec réservoir souterrain (1940-1964)	41811	Grossistes-distributeurs de métaux recyclables
5	Garage avec maintenance de camion (1960)	811199	Autres services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles
6	Emplacement d'un réservoir souterrain (1964)	N/A	N/A
7	115 Nazareth " <i>Brass Foundry</i> "(1940)	33152	Fonderie de métaux non ferreux
	137 Nazareth " <i>Empire Foundry</i> "(1964)	?	Aucune information disponible
	147 Nazareth " <i>Coatwell Painting & Varnishing Co</i> " (1940-1964)	?	Aucune information disponible
	153 Nazareth " <i>Harbour Smelting & Refining Co</i> " (1940-1964)	?	Aucune information disponible
8	Atelier mécanique de la compagnie « <i>Wilson Machine Ltd</i> »(1940-1960)	33271	Ateliers d'usinage
9	Imprimerie avec deux réservoirs souterrains (1964)	N/A	N/A
10	Atelier de transformation de pièces mécaniques « <i>Dominion Metal Refining</i> » et « <i>Riverside Smelting & Refining Co</i> » (1940-1964)	?	Aucune information disponible
11	Atelier de réparation automobile (1964)	?	Aucune information disponible
12	Atelier de réparation automobile transformé en Canadian Tire (1940-1964)	?	Aucune information disponible
13	Atelier mécanique (1964)	33271	Atelier d'usinage
14	Atelier de réparation automobile (1964)	?	Aucune information disponible
15	Échangeur Université (1965-66)	N/A	N/A -
16	Quartier incendié (1845)	N/A -	N/A

Code Scian Activité listée à l'annexe III du RPRT
 N/A Activité non listée à l'annexe III du RPRT
 ? Activité possiblement listée à l'annexe III du RPRT

2.2 CHANGEMENT D'UTILISATION DES TERRAINS

Seulement six des 14 zones d'enjeux environnementaux apparaissent être associés à des activités listées à l'annexe III du RPRT (Ateliers d'usinage, grossistes-distributeurs de métaux recyclables, services de réparation de camions, fonderie de métaux non-ferreux), soit les secteurs nos 3,4,5,7 (en partie),8 et 13. De plus, les secteurs 7 (en partie), 10, 11, 12 et 14 bien que non confirmés, pourraient entrer aussi dans cette catégorie, compte tenu qu'ils ne reposent que sur l'appellation commerciale de l'époque, lesquelles restent vagues dans ces cas. Les quatre autres enjeux ne peuvent être associés à des activités de l'annexe III.

Les terrains où des activités industrielles passées (listées à l'annexe III du RPRT) feront l'objet d'un changement d'utilisation selon l'article 31.53 de la LQE sont présentés à la figure 2.1 avec la localisation des autres enjeux. Les parties hachurées présentent un changement d'utilisation correspondant à de nouvelles constructions de bâtiments qui seront érigées à l'emplacement de l'autoroute actuelle. Seulement 3 secteurs entrent dans cette catégorie, soit les secteurs 7, 8 et 10. Pour les autres secteurs (3, 4, 5 et 13), on considère qu'il n'y aura pas de changement d'utilisateur.

3 DÉMARCHE PROPOSÉE

3.1 RAPPEL DES CARACTERISTIQUES DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Comme la nature du projet détermine quelles agences gouvernementales seront concernées et la nature de leur implication dans l'émission des différentes autorisations gouvernementales à obtenir, voici un rappel des principales caractéristiques du projet ainsi que des enjeux environnementaux (liés à la gestion des déblais) qui lui sont associés.

3.1.1 Hypothèses de travail

L'analyse présentée ci-dessous repose sur certaines hypothèses qu'il convient de préciser :

- a) Le tronçon faisant l'objet de travaux de réhabilitation s'étend du chaînage 12+568,82 au sud de la rue Brennan au chaînage 13+567,70 au niveau de la rue Saint-Jacques; il s'agit donc de construire une infrastructure routière de quatre voies ou plus sur une distance de 998,88 m.

- b) Les travaux consistent à démolir (déconstruction) l'autoroute Bonaventure existante sur ce tronçon et à transformer les rues Duke et Nazareth en boulevard urbain. Dans l'espace central qui sera dégagé entre les rues Duke et Nazareth (et ce entre les rues St-Paul et Wellington), le projet prévoit la construction d'édifices commerciaux et résidentiels, alors que pour l'espace central au sud et au nord de ce secteur, il est prévu d'aménager des espaces verts.
- c) Le maintien de la circulation pendant les travaux ne nécessitera pas de travaux à l'extérieur de l'emprise.
- d) Les travaux seront réalisés à l'intérieur d'une emprise dont les terrains appartiennent pour une bonne part à la ville de Montréal ou à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). Il demeure cependant que les propriétaires de certains terrains restent à identifier. Afin d'identifier les propriétaires de ces terrains, nous proposons à la SHM de procéder à la recherche des titres des propriétés avant d'initier l'étape d'avant-projet.

3.1.2 Enjeux environnementaux liés à la gestion des déblais

Les enjeux environnementaux qui découlent de la réalisation des travaux sont :

- a) Présence de sols contaminés et non contaminés selon la grille des critères génériques du MMDEP;
- b) Présence de résidus/déchets/débris divers incluant réservoirs souterrains;
- c) Ségrégation, entreposage, transport et disposition des sols, déchets, et des débris de construction selon leur degré de contamination;
- d) Émissions de polluants et de poussières issus de la démolition des infrastructures et de l'excavation des sols;
- e) Perturbation potentielle de sites archéologiques historiques;
- f) Rejets des eaux de drainage du chantier en construction et des eaux pluviales provenant de l'infrastructure routière en exploitation dans le réseau d'égout municipal.

3.2 CONNAISSANCE DE LA QUALITE DES SOLS DU SECTEUR

3.2.1 Inventaire des terrains contaminés du MDDEP et de la Ville de Montréal

Les inventaires de terrains contaminés du MDDEP et de la ville de Montréal révèlent la présence de 2 parcelles de terrains situés sous l'emprise actuelle de l'autoroute (voir Figure 2.1) :

- Sous le viaduc entre les rues Brennan et Wellington (sols > critère C, site no 851-026)
- Sous l'emprise de la rue Brennan à proximité du bassin Peel (sols B-C, site no 851-028). Le terrain voisin du CN présente des sols contaminés en plomb et en HAP ainsi que des horizons de déchets spéciaux composés de plus de 50% de résidus de fonderie (étude no 01F020).

3.2.2 Banque de forages GÉOCON pour l'étude d'avant-projet de l'autoroute en 1965

La filiale GEOCON de SNC-Lavalin a effectué en 1965 l'étude géotechnique d'avant-projet pour la construction de l'autoroute Bonaventure. Pour ce faire, GEOCON avait entre autre effectué quelques 58 forages dans l'emprise de la future autoroute entre les rues Notre-Dame et Brennan. Les données de cette étude s'avèrent être une mine d'information en ce qui a trait à la nature des sols/roc présents lors de la construction de l'autoroute. Après consultation sommaire des rapports de ces forages, il est possible de faire les constatations suivantes :

- Des 58 forages réalisés, 47 (81%) ont indiqué la présence de remblais dont la plupart contenaient des débris divers (cendres, bois, briques, verre, mâchefer, béton, charbon).
- L'épaisseur des remblais variait entre 1 et 4 mètres. Sous ces remblais, un horizon de sol naturel composé principalement de sable ou de silt est présent jusqu'au socle rocheux situé entre 18 et 23 mètres de profondeur (à partir de la surface).
- Le niveau de l'eau souterraine se situait généralement entre 4 et 5 mètres de profondeur.

3.3 PROBLÉMATIQUE DE LA GESTION DES DÉBLAIS D'EXCAVATION AUPRES DU MDDEP

Bien qu'une partie du financement de ce projet de réfection routière proviendra du gouvernement fédéral, ce qui soumet le présent projet à un *Examen Préalable* selon la *LCEE*, la problématique de la gestion des déblais/résidus et sols contaminés devra respecter la *Politique de gestion des sols contaminés* du MDDEP, laquelle est reliée à la *LQE* du Québec et au *Règlement pour la protection et réhabilitation des terrains (RPRT)*, également du MDDEP.

À cet effet, au lieu d'effectuer des évaluations environnementales de site (Phases I, II et III) pour chacun des lots où une activité industrielle listée à l'annexe III du RPRT a été identifiée sur le tronçon à l'étude, et de soumettre un plan de réhabilitation pour approbation (de chacun des lots) dans le cas d'un changement d'utilisation, comme le prévoit la législation existante, il serait plutôt souhaitable de caractériser le secteur à l'étude dans son ensemble, nonobstant le principe de changement de vocation, afin de pouvoir proposer une gestion

adéquate des déblais lors des travaux. En effet, nous croyons que compte tenu de la linéarité du site à l'étude (corridor étroit de 998,88 m de long par 90 mètres de largeur), et du type d'infrastructure (boulevard urbain construit par sections de plusieurs centaines de mètres à la fois et impliquant la gestion de grandes quantités de déblais) il serait plus logique, rapide et pratique de faire une seule étude pour tout le site du projet. Compte tenu de l'hétérogénéité des remblais présents (qui n'a habituellement pas de lien direct avec la nature des activités menées sur place), le site à l'étude doit être considéré dans son entité globale plutôt que sous forme de multiples parcelles liées aux usages antérieurs. Ainsi nous préconisons une caractérisation détaillée couvrant la totalité du site, tout en ciblant de façon plus particulière et ponctuelle certains des secteurs dont les activités antérieures étaient plus à risque.

3.3.1 Gestion des sols contaminés et déchets excavés

Conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEP, l'approche préconisée pour le projet respectera la grille de gestion des sols contaminés excavés ainsi que les énoncés de valorisation des sols et matériaux récupérés.

Ainsi, les sols contaminés entre les critères A et C seront dans la mesure du possible, et si compatible avec la vocation prévue (boulevard ou développement commercial) ré-utilisés sur place (si il n'ont pas pour effet d'augmenter le niveau de contamination du terrain). Dans l'impossibilité de ré-utiliser certains des sols A-C, ceux-ci seront éliminés hors-site pour traitement ou comme matériaux de recouvrement dans un lieu d'enfouissement sanitaire (LES). Pour les sols C+ (dont les concentrations demeurent inférieures aux normes de l'annexe I du Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés), ceux-ci seront éliminés par enfouissement. Pour les sols C+ supérieurs aux normes de l'annexe I du Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés, ceux-ci seront décontaminés de façon optimale (respect du critère B ou réduction de 80% de la concentration initiale).

3.3.2 Gestion des matières résiduelles solides

De plus, afin de rendre le projet respectueux en matière de développement durable, nous recommandons que la gestion des déblais et autres matériaux de déconstruction (béton, enrobé bitumineux, conduits métalliques, matériaux granulaires) intègre des options de ré-emploi, de valorisation et de recyclage (3RV). Ainsi, les résidus d'enrobé et de béton produits, au moment des travaux de réfection routière, sont maintenant réutilisés dans les chaussées reconstruites. Dans un objectif global de réduction des rejets, des méthodes de conception ainsi qu'une norme en vigueur depuis 2002 (BNQ 2560-600/2002 Granulats-Matériaux recyclés fabriqués à partir de résidus de béton, d'enrobés bitumineux et de

briques-Classification et caractéristiques) favorisent maintenant le recyclage des ces matériaux. Cette norme intègre des exigences environnementales (respect des règlements sur les déchets et matières dangereuses, méthodes d'essais, teneurs organiques et inorganiques, etc). D'autre part, le MDDEP possède également en parallèle, des guides de Gestion/valorisation des matériaux de démantèlement – 2003 et des matières résiduelles inorganiques non dangereuses – 2002. Les directives contenues dans ces guides seront intégrées au présent projet, lorsque applicables.

Pour les déchets/résidus et débris non ré-utilisables ou recyclables, ceux-ci seront gérés conformément aux Règlements sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles et sur les Matières dangereuses du MDDEP

3.4 DEMARCHE PROPOSEE

Ainsi afin de permettre une gestion adéquate des déblais du projet et de se conformer à la présente législation, nous proposons l'approche séquentielle suivante :

1) Caractérisation du site Phase II à l'étude selon le programme présenté ci-après à l'annexe II du document.

2) Préparation d'un plan de gestion des déblais

Suite à la caractérisation Phase II (et possiblement III si requis), une évaluation détaillée de l'emplacement et de l'estimation des volumes de sols contaminés (selon les plages du MDDEP) et de débris/déchets (déchets solides, spéciaux, dangereux) sera faite. Puis un plan détaillé de gestion des déblais sera préparé. Ce plan contiendra des plans et tableaux indiquant le volume estimé et la position de chaque catégorie de sols et débris, les méthodes d'excavation, transport, entreposage temporaire, élimination et ré-utilisation proposées. On y retrouvera aussi l'identification des sites de traitement/enfouissement prévus, les méthodes d'échantillonnages et d'analyses en laboratoire pour des analyses complémentaires lorsque requis, la méthode de gestion des eaux d'infiltration et des poussières, ainsi que des consignes de sécurité.

3) Intégration du plan de gestion des déblais au Certificat d'autorisation

Afin de valider le plan de gestion par le MDDEP, SHM soumettra celui-ci au MDDEP pour approbation préalable, puis il sera joint à la demande de C. A. qui sera déposé auprès du MDDEP pour l'ensemble du projet. À noter que pour le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, un remplacement des infrastructures souterraines présentes (égout/aqueduc) sera nécessaire. Le programme de caractérisation proposé sera modifié

afin de permettre les nouvelles dispositions sur l'application de l'article 32 de la LQE concernant les études de caractérisation Phase I, II et III.

Enfin, rappelons à nouveau que la démarche proposée ci-dessus devra faire l'objet d'une validation auprès du MDDEP, et qu'il faudra déterminer avec eux si des attestations formelles des rapports d'études seront requises (Loi sur la LQE). Suite à une présentation du projet et à des discussions avec les autorités gouvernementales, et à la lumière des commentaires du MDDEP et possiblement d'Environnement Canada, la démarche proposée pourrait avoir à être ajustée.

À cet effet, le présent document a été déposé au MDDEP en version préliminaire lors d'une rencontre le 21 septembre 2007. À cette rencontre, une présentation générale du projet a été faite. Suite à celle-ci, et suivant les commentaires du MDDEP, une lettre concernant le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, fut transmise au MDDEP le 9 avril 2008. Cette lettre est jointe à l'annexe III. Cette lettre apportait certaines précisions quant au projet et demandait au MDDEP de valider l'approche en matière de terrains contaminés. Plus spécifiquement, la SHM demandait au MDDEP de confirmer les points suivants :

- a) Une étude de caractérisation Phase II sera réalisée dans le secteur à l'étude;
- b) L'étude ne sera pas effectuée dans le cadre de la section IV.2.1 de la LQE, par conséquent elle ne sera pas attestée par un expert et aucun avis de contamination ou de restriction d'usage ne sera émis;
- c) L'étude de caractérisation environnementale Phase II et un plan de gestion des déblais seront soumis au MDDEP dans le cadre de l'autorisation des travaux de réaménagement de l'autoroute.

De plus, la SHM demandait au MDDEP de confirmer que le projet est exclu de l'assujettissement à une étude d'impact prescrit par *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

Dans une lettre datée du 17 juin 2008 (jointe à l'annexe III), le MDDEP confirmait que le projet n'est pas assujéti au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*. Quant à l'approche sur les terrains contaminés, le MDDEP précisait :

- a) Sur la portion des terrains ayant supportées une activité visée à l'annexe III du RPRT et où il n'est pas prévu d'y construire une infrastructure routière, aucune

réhabilitation ne pourra y être effectuée à moins d'obtenir l'approbation d'un plan de réhabilitation préalablement à sa réalisation;

- b) Une étude de caractérisation Phase II et possiblement une étude de caractérisation phase III pourrait être demandée;
- c) La SHM devra obtenir les autorisations requises concernant les travaux reliés aux égouts et aqueduc;
- d) Le MDDEP désire connaître le mode de gestion des matériaux issus du démantèlement des infrastructures routières actuelles.

SNC-Lavalin Environnement inc.

Préparé par :



Marc Deschamps, B.Sc., M. Env.
Directeur senior de projets

Révisé par :



Martin Duquette, PhD
Directeur Sites contaminés

**Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée
du centre-ville (Phase I)**

RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE À L'ENTRÉE DU CENTRE-VILLE (PHASE I)

Le scénario retenu par la Société du Havre de Montréal vise à créer les conditions d'une grande artère urbaine dont les chaussées seront situées de part et d'autre d'un chapelet d'îlots centraux rendus disponibles au développement futur. La transformation de ce tronçon autoroutier libèrera des terrains appartenant à la Ville de Montréal et mettra en valeur le réaménagement des quartiers adjacents (Quartier international de Montréal, Cité Multimédia et Griffintown).

Ce projet transformera ainsi la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant, dans le prolongement du centre-ville.

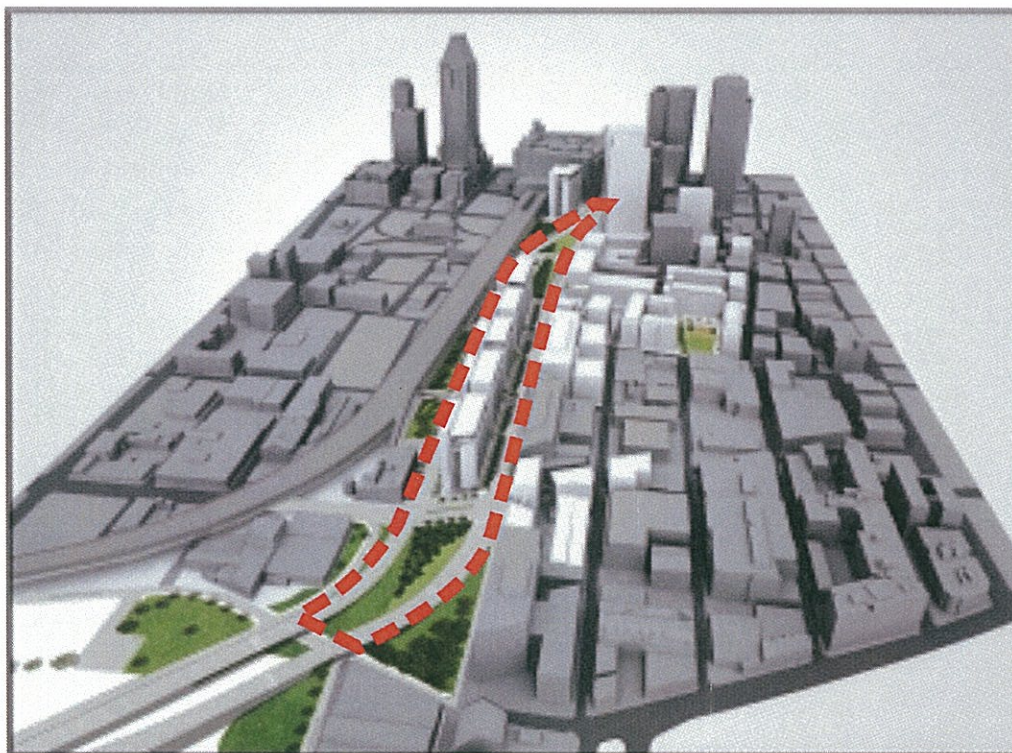


Modélisation de la reconstruction des terrains de la ville de Montréal, entre les rues Wellington et Notre-Dame

Potentiel de développement immobilier

L'abaissement de l'autoroute contribuera au renouveau urbain en rendant disponible au développement une superficie de 17 370 m² de terrain. De plus, le faubourg des Récollets offrira une superficie de 64 485 m² de terrains disponibles. Par ailleurs, le viaduc ferroviaire du Canadien National comprend une superficie au sol de 20 495 m² dont une partie pourra être utilisée à des fins commerciales ou publiques. Ainsi, l'ensemble de ces espaces offre un potentiel de développement de plus de 415 000 m². La programmation proposée mise surtout sur les usages commerciaux (bureaux et hôtel) et résidentiels.

Les îlots centraux, de propriété municipale, pourront accueillir près de 600 unités résidentielles, 5 000 m² de commerces de détail et 43 000 m² de superficie disponible pour des bureaux.



Modélisation de la reconstruction des terrains de la Ville de Montréal, entre les rues Wellington et Notre-Dame (avec les limites du secteur à l'étude)

Îlots centraux

La séquence d'îlots centraux accueillera une série d'immeubles parallèles. L'enfilade de ces immeubles aboutira, tant au nord qu'au sud, sur des îlots verts reflétant les seuils entre l'artère urbaine et le centre-ville (nord) ou l'artère urbaine et le tronçon plus autoroutier de Bonaventure (sud). Les larges trottoirs limitrophes de la future artère ainsi que les parvis des immeubles seront privilégiés comme lieux d'appropriation et de socialisation. Le rez-de-chaussée des futurs bâtiments contribuera au sentiment de sécurité des passants par son ouverture et sa transparence. Une marge de recul de 1,8 à 2 mètres accentuera le confort des piétons au niveau du rez-de-chaussée des futurs immeubles. L'alignement du mobilier urbain et des plantations sur les trottoirs permettra un encadrement soigné des avenues à l'échelle des piétons.

Le profil étroit des îlots centraux contribuera au développement de volumes architecturaux plus fins et élancés. Une architecture « signature », élégante et originale, est appropriée à ce nouveau segment urbain, facilitant ainsi la cohabitation avec le viaduc ferroviaire du Canadien National.

Évaluation environnementale de site – Phase II

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE SITE – PHASE II

VOLET CARACTÉRISATION ENVIRONNEMENTALE

Dans l'optique de planifier une gestion adéquate des déblais d'excavation ou des travaux de restauration environnementale qui pourraient être nécessaires dans certains cas, des études de caractérisation environnementale Phases II et/ou III sont requises. Les résultats de l'évaluation environnementale Phase II seront ensuite utilisés (dans une étape distincte de l'étude Phase II) conjointement avec le scénario d'excavation préconisé pour les aménagements à réaliser afin d'évaluer un volume global de déblais qui devra être excavé et géré. En fonction de la qualité chimique mesurée (ou estimée) par endroit, une évaluation du coût de gestion des matériaux d'excavation sera effectuée.

À la fin de cet exercice une optimisation des coûts pourrait être effectuée par une évaluation environnementale plus détaillée (Phase III) à certains endroits afin de quantifier les volumes avec plus de précision.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale Phase II, les travaux suivants sont proposés :

1. Préalablement aux travaux de sondages, localiser les infrastructures souterraines;
2. Localiser les sondages sur le site; toutes les localisations doivent être géoréférencées;
3. Réaliser les sondages tel que décrit au Tableau 1 et illustrés à la Figure 1 ci-après.
Au total il est prévu de réaliser :
 - a. 26 tranchées d'excavation de 3 m de profondeur afin de décrire la nature des sols (remblais et sols naturels) et de permettre à l'équipe d'archéologie d'effectuer des fouilles archéologiques. Des échantillons de sols seront prélevés et environ 3 échantillons de sols seront analysés par tranchée pour en évaluer la qualité chimique.
 - b. 12 forages aménagés en puits d'observation de profondeur⁴ variable afin de décrire la nature des sols et de permettre l'échantillonnage des sols et de

⁴ La profondeur sera vérifiée lors de l'étape de préparation des travaux de terrain. Par ailleurs, si il faut intégrer un volet géotechnique, les forages devront être réalisés de façon à établir la profondeur du socle rocheux ainsi qu'une description de celui-ci. À titre indicatif et pour des fins du calcul de l'estimé des coûts une profondeur de 12 m est utilisée, sans description géotechnique ni carottage de roc.

l'eau souterraine. Les forages pourront permettre aussi de caractériser la nature géotechnique des sols. Environ 4 échantillons de sols seront analysés dans ces forages ainsi qu'un échantillon d'eau souterraine.

- c. 4 forages afin de décrire la nature des sols et de permettre l'échantillonnage des sols. Les forages pourront permettre aussi de caractériser la nature géotechnique des sols et de vérifier la profondeur du roc. Environ 4 échantillons de sols seront analysés dans ces forages.
4. Assurer une gestion sécuritaire de la circulation pendant les travaux.
 5. Analyser les échantillons de sols pour divers paramètres chimiques. Pour les fins du présent plan de travail, les analyses suivantes sont proposées, incluant un contrôle de qualité pour l'analyse en duplicata de 10% des échantillons :
 - a. 125 analyses pour les métaux (liste du MDDEP);
 - b. 129 analyses pour les hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀;
 - c. 91 analyses pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP);
 - d. 22 analyses pour les hydrocarbures aromatiques monocycliques (HAM);
 - e. 50 analyses pour les composés organiques volatils (COV);
 - f. 40 analyses pour les composés phénoliques;
 - g. 25 analyses pour les biphényles polychlorés (BPC-congénères);
 - h. 30 essais de lixiviation sur des déchets qui auront été identifiés dans les sondages; et,
 - i. 30 analyses pour le soufre total (S total).
 6. Développer, purger et échantillonner les puits d'observation et procéder à l'analyse de 12 échantillons d'eau souterraine, d'un duplicata et de 2 blancs (terrain+transport) pour les paramètres suivants : métaux (liste du MDDEP), sulfures, azote ammoniacal, pH, hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀, HAP et COV.
 7. Réaliser des essais de perméabilité dans 3 des puits d'observation.
 8. Préparer un (1) rapport d'évaluation environnementale Phase II présentant tous les travaux de terrain et les résultats d'analyses. Les résultats des différentes études réalisées par la Ville de Montréal dans ces secteurs seront intégrés dans le rapport. Le rapport pourra être rédigé de façon à être attesté par un expert reconnu par le MDDEP.

Il faut noter que la profondeur des sondages pourra varier en fonction des profondeurs d'excavations anticipées dans les différents secteurs qui seront aménagés. À cet effet une réunion de travail devrait être tenue pour valider les profondeurs. De plus, le programme d'analyse proposé pourra être modifié en cours de travaux en fonction des observations effectuées sur le site. Il est aussi conseillé de vérifier les considérations géotechniques à obtenir pour les fins du projet et de combiner d'autres forages géotechniques afin d'optimiser le coût de mobilisation d'une foreuse et d'une équipe de chantier. De même, les vérifications de terrains qui seront requises pour l'inventaire archéologique du projet pourront être combinées aux sondages environnementaux.

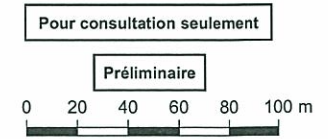
Tableau 1 Localisation des sondages

Description de la zone	Identification du secteur ⁽¹⁾	Travaux de sondages proposés	Analyses de laboratoire
un atelier de transformation de métal opéré par Drummond Mc Call & Co Ltd (de 1940 à 1964)	2	Il n'est pas prévu à cette étape d'effectuer des sondages au sud de la rue Brennan	
un atelier mécanique de la firme John Braidwood & Sons (1940)	3	2 tranchées 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP
un ferrailleur, une cours à rebuts, avec un réservoir souterrain (1940 et 1964)	4	1 tranchée 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, HAM
un garage avec maintenance de camions (1964)	5	1 tranchée 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, HAM
un réservoir souterrain (1964)	6	1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, HAM
un atelier de vernissage et de peinture et une fonderie (1940 et 1964);	7	2 tranchées	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, COV
un atelier mécanique de la compagnie Wilson (1948 et 1964);	8	1 tranchée	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, HAM
une imprimerie avec deux réservoirs souterrains attenants (1948 et 1964)	9	2 tranchées 2 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP, COV
un atelier de transformation de pièces métalliques (1948 et 1964)	10	2 tranchées 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50
un atelier de réparation automobile (1964)	11	1 forage	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP
un atelier de réparation automobile transformé en Canadian Tire (1948, 1964)	12	1 forage 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C-10-C50, HAP

Description de la zone	Identification du secteur ⁽¹⁾	Travaux de sondages proposés	Analyses de laboratoire
un atelier mécanique (1964)	13	1 forage	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP
un atelier de réparation automobile (1964)	14	1 forage	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP
le terrain de l'ancien bain public O'Connell Autres endroits entre les rues William et Saint-Paul		1 puits d'observation 5 tranchées	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP, composés phénoliques
autres endroits entre les rues Brennan et Wellington		2 tranchées	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP, COV, composés phénoliques
autres endroits entre les rues Wellington et Ottawa		4 tranchées 2 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP, COV, composés phénoliques
autres endroits entre les rues Ottawa et William		2 tranchées 1 puits d'observation	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP, COV, composés phénoliques
autres endroits entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques		2 tranchées	Métaux, hydrocarbures pétroliers C ₁₀ -C ₅₀ , HAP, COV, composés phénoliques
Notes :			
(1) : Identification du secteur utilisée dans le rapport d'avril 2007			



- LÉGENDE**
- T-33 Tranchée d'exploration proposée
 - F-1 Forage proposé
 - P-32 Puits d'observation proposé
 - Aménagement proposé pour l'autoroute Bonaventure
 - Limite des terrains avec enjeux environnementaux
- Enjeux environnementaux**
- 3 Atelier mécanique
 - 4 Ferrailleur, cours à rebuts, avec un réservoir souterrain et entreposage de charbon
 - 5 Garage avec maintenance de camions
 - 6 Réservoir souterrain
 - 7 Atelier de vernissage et de peinture et fonderie (laiton)
 - 8 Atelier mécanique
 - 9 Imprimerie avec deux réservoirs souterrains attenants
 - 10 Atelier de transformation de pièces métalliques
 - 11 Atelier de réparation automobile
 - 12 Atelier de réparation automobile transformé en Canadian Tire
 - 13 Atelier mécanique
 - 14 Atelier de réparation
 - 15 Zone de remblayage
 - 16 Quartier incendié en 1845
 - Limite des terrains où une activité industrielle listée à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des travaux (RPRT) a été identifiée dans le passé et où un changement de vocation est prévue (route à résidentiel / commercial)
 - A Autres terrains avec enjeux environnementaux (inventaire terrains contaminés du MDDEP et ville de Montréal)



Sources: Photo aérienne VDM, 2004
Plans Carlo_montage2d.dwg et Geo_SNC-LAVALIN 3(P. Clément).dwg ont été fournis par la Société du Havre de Montréal.

Notes: 1- Ce dessin doit être lu conjointement avec le rapport qui l'accompagne.

NO.	DATE	DESCRIPTION EMISSIONS	PRÉPARÉ	VÉRIFIÉ
0	01 août 2007	Pour consultation	M.-A. B.	M. D.

TITRE
Figure 1 Localisation des travaux proposés

PROJET	Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure
CLIENT	Société du Havre de Montréal

CONSULTANT		
ECHELLE	NUMÉRO	REV.
	605048-000-0350-1	0

Correspondance avec le ministère du développement durable, de
l'Environnement et des Parcs



Société du Havre de Montréal

Montréal, le 9 avril 2008

Monsieur Yvon Goulet, ing., analyste
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9

SNC-LAVALLIN
PROJET NO: 605105
NO: SHM-Phase II B
CATÉGORIES: 1.0
10 avril 2008
Martin Duguet

OBJET : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan

Monsieur,

Suite à notre rencontre à vos bureaux en date du 21 septembre 2007, en compagnie des représentants de SNC-Lavalin Environnement inc. (SLEI), la Société du Havre de Montréal (SHM) a le plaisir de vous transmettre un plan montrant le secteur à l'étude. Ce plan, réalisé par SLEI, présente les limites du secteur de l'autoroute Bonaventure qui sera réaménagé, et dont notre rencontre du 21 septembre 2007 nous a permis de vous élaborer les grandes lignes du projet.

Le but de cette lettre est de vous donner plus d'information sur les différentes phases indépendantes du réaménagement de l'autoroute Bonaventure et plus particulièrement de vous préciser la phase actuelle du projet dans le secteur centre-ville et de formaliser certaines demandes.

Dans un deuxième temps, nous vous exposerons notre approche en matière de terrain contaminé et comment la SHM gèrera le projet, et nous vous demandons enfin de nous confirmer que cette phase du projet n'est pas assujettie à une étude d'impact en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

PROJET DU RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE

La SHM a été mise sur pied en octobre 2002, à la suite des recommandations du Sommet de Montréal, initié par l'Administration municipale. Les participants de ce sommet avaient en effet identifié le havre comme étant un territoire méritant une attention toute particulière en raison de son potentiel unique de développement à la fois sur le plan urbain et économique. Le défi de la SHM était d'harmoniser les intérêts publics et privés autour d'un plan d'intervention mobilisateur et rassembleur, un plan qui s'inspirerait d'une vision intégrée du secteur et qui permettrait aux différents intervenants de projeter un aménagement d'ensemble cohérent.

La *Vision 2025* de la SHM, dévoilée en mai 2004, propose notamment de ramener la ville vers son fleuve en redonnant accès aux berges à tous les Montréalais et en favorisant notamment la reconstruction des secteurs déstructurés autour de l'autoroute Bonaventure. Construite entre 1965 et 1966 dans le cadre des travaux préparatifs à l'Expo 67, l'autoroute Bonaventure constituait le lien principal entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Son achalandage a par contre été beaucoup réduite par l'ouverture de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1975.

En avril 2006, la SHM déposait son rapport final à ses partenaires. Ce rapport comprenait 31 recommandations visant la réalisation de la *Vision 2025* allant de la mise en œuvre du tramway du havre à l'aménagement d'un parc linéaire en rive entre les ponts Victoria et Champlain. Il était par contre très évident que le tronçon au nord du bassin Peel dans le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, serait la pierre angulaire de cette stratégie de mise en œuvre de la *Vision 2025*.

PROPRIÉTÉ DE L'AUTOROUTE

Il est important de préciser que le tronçon de l'autoroute entre le pont Champlain et le canal de Lachine est sous la juridiction de la corporation fédérale *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée* et que le tronçon entre le canal de Lachine et la rue Notre-Dame est sous la juridiction de la Ville de Montréal, tel que démontré par la figure 1 – Limite des travaux, par les plans de compilation cadastrale (Plans No B-114 Sainte-Anne et B-116 Sainte-Anne) de l'autoroute Bonaventure et le décret de rétrocession des terrains à la Ville de Montréal, plans joints à la présente lettre.

C'est une partie de ce tronçon sous la juridiction de la Ville de Montréal qui fait aujourd'hui l'objet de la présente demande. Aucune décision n'a été prise par les autorités fédérales concernant le tronçon sous la juridiction de la corporation fédérale *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée*.

RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE À L'ENTRÉE DU CENTRE-VILLE, ENTRE LES RUES SAINT-JACQUES ET BRENNAN

Suite à un mandat confié par la Ville de Montréal en septembre 2006, la SHM a présenté au cours d'une conférence de presse le 12 avril dernier les conclusions des études de faisabilité pour transformer l'autoroute Bonaventure entre les rues Saint-Jacques et Brennan (phase 1) en grande artère urbaine à l'entrée du centre-ville. La phase de faisabilité a permis de réaliser six études concernant le concept d'aménagement, la validation des coûts de construction, le potentiel immobilier, les retombées économiques, le transport et la circulation et les enjeux environnementaux.

Enfin, en septembre 2007, la Ville de Montréal confiait à la SHM, le mandat de réaliser les études relatives à l'avant-projet détaillé.

- Du point de vue technique, ces études comprendront notamment l'analyse de risque concernant les coûts de construction, le maintien de la structure durant les travaux de construction et la démolition des structures; l'analyse des différentes mesures de maintien de la circulation et des mesures de mitigation; la détermination des caractéristiques de l'ouvrage de raccordement avec la structure actuelle au sud de la rue Wellington, des options de raccordement à l'autoroute Ville-Marie et des séquences de mise en œuvre ainsi que la planification de la gestion de la circulation durant les travaux et de l'ensemble des mesures à mettre en place pour optimiser le transport collectif dans le corridor Bonaventure;
- Cette étape permettra également la réalisation des premiers travaux préparatoires concernant l'inventaire archéologique et une caractérisation environnementale phase II concernant la qualité des sols, en vue de valider l'importance des niveaux de contamination;
- Enfin, l'ensemble de ces études permettront de préciser et de finaliser le plan d'aménagement du secteur en vue de concrétiser les interventions requises pour cette importante entrée de ville. L'avant-projet d'aménagement comprendra notamment l'aménagement du domaine public, des espaces publics et du réseau piétonnier, en définissant les interfaces avec le bassin Peel, le réseau piétonnier intérieur, le faubourg des Récollets et le Griffintown, en proposant un cadre réglementaire et des lignes directrices d'aménagement afin d'inscrire ce grand projet de réaménagement de l'entrée de ville de Montréal dans un cadre de développement urbain durable.

APPROCHE EN MATIÈRE DE TERRAINS CONTAMINÉS

Lors de notre rencontre du 21 septembre 2007 les objectifs suivants ont été discutés :

- A) Présenter les risques et les enjeux environnementaux en matière de terrains contaminés, et;
- B) Discuter et valider la démarche à suivre auprès du MDDEP, principalement en ce qui à trait la procédure d'attestation et de production d'un plan de gestion des déblais d'excavation.

Une présentation a été effectuée par la SHM et les représentants de SLEI, et les deux documents suivants vous ont été remis, soit :

- SLEI, avril 2007. Société du Havre de Montréal. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Phase 1 : prolongement du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan. Mandats d'études complémentaires pour la période 2006-2007. Volet caractérisation environnementale, phase 1 et études sectorielles. Projet 604754. Rapport final.
- SLEI, septembre 2007. Société du Havre de Montréal. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure Phase 1 : prolongement du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan. Document d'orientation : Mandat d'étude, avant-projet détaillé pour la période 2007-2008 ; Volet caractérisation environnementale Phase II – Vérification des activités industrielles – Démarche auprès des autorités. Projet 605048.

Ces documents constituent les études préliminaires concernant une évaluation environnementale de site – Phase I et les études sectorielles (qualité de l’air, bruits et vibrations). En ce qui concerne l’évaluation environnementale de site Phase I, les conclusions de l’étude indiquent qu’il y avait des enjeux environnementaux sur le secteur à l’étude d’où l’importance d’effectuer une évaluation environnementale de site Phase II.

En considérant, dans le secteur à l’étude que :

- le secteur à l’étude regroupe environ une cinquantaine de lots;
- tous les terrains¹ sur lequel le projet de réaménagement de l’autoroute Bonaventure appartient à la Ville de Montréal;
- la SHM a la gérance du projet pour la réalisation des études de l’avant-projet détaillé du réaménagement de l’autoroute Bonaventure entre les rues Saint-Jacques et Brennan;
- le projet est de transformer ce tronçon de l’autoroute Bonaventure en artère urbaine, donc qu’il n’y a pas de changement d’utilisation du terrain au sens de l’article 31.53 de la LQE;
- les terrains sont potentiellement contaminés par divers paramètres chimiques;
- sur certains des terrains, des activités industrielles passées ont été identifiées comme étant listées à l’annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT), mais que ces endroits sont localisés majoritairement à l’intérieur de quadrilatères qui seront développés par un promoteur autre que la SHM;
- compte tenu des caractéristiques du site et du projet, la gestion du site à l’étude (caractérisation et gestion des déblais) devrait être considérée dans son entité globale plutôt que sous forme de multiples parcelles liées aux usages antérieurs.

Nous proposons donc au MDDEP l’approche suivante dans ce dossier :

- A) une étude de caractérisation environnementale Phase II sera réalisée (elle est d’ailleurs déjà en cours) dans le secteur à l’étude;
- B) l’étude ne sera pas effectuée dans le cadre de la section IV.2.1 de la LQE, par conséquent elle ne sera pas attestée par un expert et aucun avis de contamination ou de restriction d’usage ne sera émis ;
- C) l’étude de caractérisation environnementale Phase II et un plan de gestion des déblais seront soumis au MDDEP dans le cadre de l’autorisation des travaux de réaménagement de l’autoroute.

La SHM demande donc au MDDEP de confirmer cette approche.

De plus, la SHM est d’avis que ce projet est exclu de l’assujettissement de celui-ci à une étude d’impact prescrit par le *Règlement sur l’évaluation et l’examen des impacts sur l’environnement* pour les raisons suivantes :

¹ En référence au décret joint à la présente, voir plans de compilation cadastrale (Plans No B-114 Sainte-Anne et No B-116 Sainte-Anne)

- considérant que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (tronçon centre-ville) correspond à une longueur de **881,24 mètres²**, cette longueur n'excède donc pas la limite prescrite par la loi (1000 mètres);
- L'infrastructure routière visée par le projet appartenait à la Ville de Montréal en date du 30 décembre 1980.

La SHM demande donc aussi au MDDEP de confirmer cette compréhension.

En ce qui a trait à l'obtention de certificat d'autorisation, compte tenu que le projet est situé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation déterminé par le schéma d'aménagement d'une communauté urbaine, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 n'est pas requis. La SHM demande au MDDEP de confirmer cette compréhension, et de nous indiquer si d'autres autorisations étaient requises.

Enfin, nous vous saurions gré de nous aviser de toutes autres démarches réglementaires qui seraient nécessaires à la bonne réalisation du projet. Comme mentionné lors de notre rencontre, la SHM veut orienter son projet de façon transparente et désire obtenir les commentaires de toutes les parties impliquées, et ce, à ce stade-ci du développement du projet, afin de pouvoir intégrer ces commentaires dans les actions à poser pour les mois à venir.

Pour toutes questions, n'hésitez pas à contacter le soussigné ou Monsieur Martin Duquette, directeur – sites contaminés, SNC-Lavalin Environnement inc. (514) 393-1000, poste 7753.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Pierre Malo, urbaniste
Directeur, projet Bonaventure

- c. c. Monsieur Gaëtan Rainville, président-directeur général, Société du Havre de Montréal
Monsieur Vincent Defeijt, ingénieur, Direction de l'environnement, Ville de Montréal
Monsieur Martin Duquette, directeur – sites contaminés, SNC-Lavalin Environnement inc.
Monsieur Silvio Morelli, Directeur – Études environnementales et aménagements, Genivar

- p. j. Figure 1 – limites des travaux
Plans de compilation cadastrale (Plans No B-114 Sainte-Anne et No B-116 Sainte-Anne)
Décret de la rétrocession des terrains du MTQ à la ville de Montréal daté du 14 octobre 1964
Résolution: CG07 0350 : extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'agglomération du 20 septembre 2007

S:\SocHavreMontreal\Bonaventure_Ph1\3.0 - Avant-projet détaillé\3.2 - (B) Volet environnement\3.2.2 - Caractérisation environnementale PHASE 2b\B - Correspondance\MDDEP\AB1_LettreYGoulet_MDDEP_9avril2008_vf.doc

² Voir figure 1 – limites des travaux, SNC-Lavalin Environnement, 18 mars 2008.

PRÉPARÉ : Y. Methot
DESSINÉ : M.-A. Bélanger
VÉRIFIÉ : Y. Methot
DATE : 18 mars 2008

INGÉNIEUR DE SECTION

ÉCHELLE

1 : 2 000



REQUÉRANT

Société du Havre de Montréal

PROJET

**Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
Programme de caractérisation environnementale
Phase II**

SITE : **Autoroute Bonaventure
Secteur centre-ville (851-637)**



**SNC-LAVALIN
Environnement**



Société du Havre de Montréal

Microfilm autorisé:

Dessin N°
P.I.D.T.

code du microfilm

0

CADASTRE: du Québec

LOT(S)

Les lots 1 179 380, 1 180 139, 1 284 547, 1 284 772,
1 288 667, 1 288 669, 1 288 671, 1 288 672, 1 288 675,
1 288 677 et 1 288 680

EMPLACEMENT:

Autoroute Bonaventure
entre la
RUE BRENNAN
et la
RUE SAINT-JACQUES

Ce document ne peut être utilisé à d'autres fins que celles spécifiées, sans autorisation écrite de son auteur ou du gardien du greffe commun.

Montréal, le 14 novembre 2007

COPIE CONFORME À L'ORIGINAL

Montréal, le 9 avril 2008

Préparé par:

Sylvie Gauthier
SYLVIE GAUTHIER
Arpenteur-géomètre

Sylvie Gauthier
Arpenteur(e)-géomètre

Minute N° 1107

, Sceau

Références:

Feuillet(s) cartographique(s) 31H05-010-4035 et 4036

Dessin: R.L.

Arpenteur-géomètre chef d'équipe:

Luc Lemay c. g.

DOSSIER N° 20531

(Greffe commun des arpenteurs(es)-géomètres de la Ville)

Montréal 

Service des infrastructures, transport et environnement

Arpenteur-géomètre en chef de la Ville:

Herman Digeon

DOSSIER DE LA VILLE:

ARRONDISSEMENT MUNICIPAL:

Ville-Marie

PLAN N° B-114 SAINTE-ANNE

246 286790,

288 254107,

181 489

351,

38

117,

148

370

novier 1842

22 mai 1802

mai 1889

es Frères

avril 1865

octobre 1818

novier 1841

163

38185,

-174 200888

Société de dévelop

Propriété Privé

Les lots 1 179 937, 1 179 938, 1 284 467, 1 284 469, 1 284 773, 1 285 661, 1 288 652, 1 288 679, 1 288 681, 2 296 219, 2 596 618, 2 596 619, 2 596 620, 2 596 621, 2 596 622, 2 596 623, 2 646 829 et 2 674 501

EMPLACEMENT:

Un terrain situé au sud-est de la RUE BRENNAN entre la RUE NAZARETH et la RUE DE LA COMMUNE OUEST

DE LOT	P
7	Société de Montr
8	Peter Va
7	Ville de
9	Ville de
3	Ville de
1	Ville de
2	Ville de
9	Ville de
1	Ville de
9	Ville de
8	Ville de
9	Roland l
0	
1	Ville de
2	Société de Montr
3	Ville de
9	Ville de
1	Ville de

FINS DU DOCUMENT:

COMPILATION DES TITRES DE PROPRIÉTÉS

Ce document ne peut être utilisé à d'autres fins que celles spécifiées, sans autorisation écrite de son auteur ou du gardien du greffe commun.

Montréal, le 26 mars 2008

Préparé par: *Sylvie Gauthier*
SYLVIE GAUTHIER
Arpenteure-géomètre

COPIE CONFORME À L'ORIGINAL

Montréal, le *31 mars 2008*
Sylvie Gauthier
Arpenteur(e)-géomètre

Minute N° 1127 , Sceau

Références:

Feuillet(s) cartographique(s) 31H05-010-3936 et 4036 Dessin: R.L.

Arpenteur-géomètre chef d'équipe: *Luce Lheroyan a.g.*

DOSSIER N° 20531-3 (Greffe commun des arpenteurs(es)-géomètres de la Ville)

Montréal 

Service des infrastructures, transport et environnement

Arpenteur-géomètre en chef de la Ville: *Germain St-Jean*

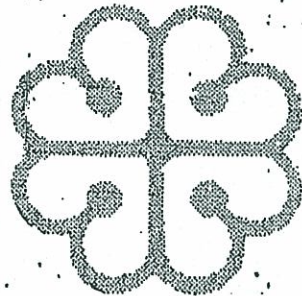
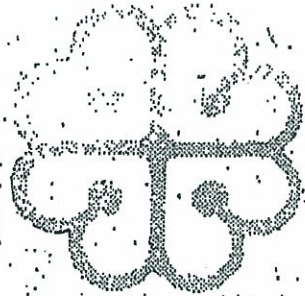
DOSSIER DE LA VILLE:

ARRONDISSEMENT MUNICIPAL:

SUD-OUEST

PLAN N° B-116 SAINTE-ANNE

ROUTE TRANSCANADIENNE
ENTENTE
entre
LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC
et
LA VILLE DE MONTREAL



30/12/07

ENTENTE

entre

LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC

et

LA VILLE DE MONTREAL

- 1° Considérant que le gouvernement du Québec et la ville de Montréal reconnaissent qu'il est nécessaire d'améliorer les moyens de circulation sur l'île de Montréal;
- 2° Considérant que les deux parties ont convenu que la modification du parcours original de la route transcanadienne sur l'île de Montréal contribuerait grandement à cette amélioration;
- 3° Considérant qu'à ces fins le gouvernement du Québec a proposé au Canada une modification du tracé de la route transcanadienne sur l'île de Montréal;
- 4° Considérant que le Canada a accepté le principe du parcours modifié;
- 5° Considérant que les deux parties sont d'accord sur l'emplacement du parcours modifié;
- 6° Considérant que les deux parties sont d'accord sur les normes et dispositions générales du parcours modifié de la route transcanadienne dans les limites de la ville de Montréal;
- 7° Considérant que la province de Québec défraie entièrement le coût de l'autostrade, déduction faite de la contribution du Canada, conformément aux clauses de l'entente fédérale-provinciale relative à la cons-

..... truction de la route transcanadienne dans les limites de la ville de Montréal.

8° Considérant que la contribution des municipalités de l'Île de Montréal est sujette aux conditions suivantes posées par le premier ministre dans sa lettre du 19 août 1963.

"Toute municipalité que traversera le tronçon de la route transcanadienne paiera le coût des expropriations nécessaires pour la construction des voies d'accès et des voies de service, plus le coût des voies de service. Aucune compensation ne sera payée par la Province aux municipalités concernées pour les rues existantes. Il est entendu que la contribution maximum de la cité de Montréal sera de \$40 millions."

9° Considérant que par résolution adoptée par le conseil de la ville de Montréal le 19 mars 1964, la ville de Montréal a accepté ces conditions.

10° Considérant que le lieutenant-gouverneur en conseil par l'arrêté en conseil No . 1155 du 12 juin 1964 a autorisé le ministre de la voirie à signer la présente convention.

11° Considérant que la ville de Montréal par résolution adoptée par son conseil le 29 septembre 1964 a autorisé le maire et le premier de la ville à signer la présente convention.

ENTENTE SIGNÉE : NOVEMBRE 1964

A ces causes les parties aux présentes conviennent de ce qui suit:

[Handwritten signatures and initials]

ARTICLE 1

DEFINITIONS

- "le Canada" Désigne le gouvernement du Canada représenté par le ministre des travaux publics du Canada.
- "la Province" Désigne le gouvernement de la province de Québec représenté par le ministre de la voirie.
- "la ville de Montréal" Désigne la corporation de la ville de Montréal représentée par le maire et le greffier.
- "les municipalités" Désigne l'ensemble des municipalités de l'île de Montréal touchées par la modification du parcours original de la route transcanadienne.
- "le parcours modifié" Désigne le tronçon de la route transcanadienne s'amorçant au nord à l'échangeur Décarie, pour se continuer en direction sud-est jusqu'à l'échangeur projeté à l'extrémité est de la cour Turcot des chemins de fer nationaux et de là, obliquer vers le nord-est le long des voies du chemin de fer Pacifique Canadien et de la rue de Vitré pour atteindre la Montée St-Léonard à la hauteur de la rue Hochélagas et de là s'incurver vers le sud-est pour traverser le fleuve St-Laurent par le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Se référer aux plans déposés les 29 janvier et 21 avril 1964 par le ministère de la Voirie, sous les numéros 1724678 - 1724679 - 1742178 et 1742179, aux fins d'expropriation du tronçon Décarie. Se référer également au décret d'homologation du 9 avril 1964 selon la résolution du comité exécutif de la ville de Montréal, suivant les plans de son service d'urbanisme, datés de mars 1964 et portant les numéros L-10 1 - 2 - 3 et 4, pour la partie du tronçon est-ouest comprise entre l'échangeur Turcot et la rue Papineau.
- "le projet" Désigne l'ensemble du parcours modifié de la route transcanadienne sur l'île de Montréal, comprenant l'autostade, les voies de desserte, les voies d'accès et de sortie, les échangeurs de circulation, les étagement transverseaux, le réaménagement des services municipaux et de ceux des entreprises de service public, de même que tous les ouvrages connexes ou accessoires nécessaires au bon fonctionnement de cet ensemble durant ou après construction.
- "l'autostade" Désigne l'ensemble des voies à circulation rapide, y compris les voies d'accélération et de décélération jusqu'à l'amorce des voies d'accès et de sortie, les échangeurs de circulation, le tout à l'intérieur des limites d'emprise indiquées sur les plans et approuvées au préalable par les deux parties.

"les voies de desserte" Désigne les voies de circulation locale adjacentes à l'autostrade. Ces voies existantes ou à construire feront partie du réseau des rues de la ville de Montréal.

"les voies d'accès et de sortie" Désigne les raccordements de l'autostrade aux voies de desserte ou au réseau des rues de la ville de Montréal, entre des limites précises définies par la Province et indiquées sur les plans.

"les échangeurs de circulation" Désigne les ouvrages destinés à permettre les échanges de circulation entre l'autostrade et les grandes voies à circulation rapide.

"les étagements transversaux" Désigne seulement les ouvrages assurant la continuité du réseau des rues de la ville de Montréal.

ARTICLE II

RESPONSABILITES et OBLIGATIONS

a) De par décision du Canada, de la Province et de la ville de Montréal, la Province assume seule la responsabilité de la direction générale du projet: études préliminaires, expropriations, préparation des plans et devis; octroi des contrats; surveillance des travaux, répartition des frais, etc.....

b) Pour mener le projet à bien, le comité exécutif de la ville de Montréal désignera un coordonnateur qui servira d'agent de liaison avec les représentants désignés par la Province.

Les principales fonctions de ce coordonnateur seront:

- 1- Exposer les exigences de la ville de Montréal relatives à l'agencement et à la synchronisation des divers éléments du projet.
- 2- Coordonner les travaux de déplacement ou de réaménagement des services municipaux et de ceux des entreprises de service public de façon à ne pas créer d'entraves ou susciter de délais aux travaux de construction.
- 3- Participer à l'étude de la répartition des frais selon les conditions établies et acceptées par les deux parties.

- c) Les clauses de l'entente fédérale-provinciale régissant la construction et la répartition des coûts de la route transcanadienne sont acceptées par la ville de Montréal.
- d) La Province conservera des registres complets de toutes les dépenses se rapportant aux frais d'expropriation et de construction du projet, ainsi que tous documents ou pièces justificatives appropriés. Elle mettra tous ces registres, documents et pièces justificatives à la disposition de la ville de Montréal et elle lui fournira toute aide qu'elle peut apporter à tel examen ou vérification.
- Elle remettra à la ville de Montréal un exemplaire fidèle et authentique de tous les plans (sépias) et devis du projet "tel que construit".
- e) La Province soldera toutes les dépenses encourues aux fins de la réalisation du projet: génie-conseil, arpentages, services de laboratoire, expertises diverses, entreprises de service public, services municipaux, expropriations, matériaux, travaux à contrat ou en régie, etc. . . .
- f) La ville de Montréal remboursera à la Province le coût des expropriations nécessaires dans son territoire pour la construction des voies d'accès et des voies de desserte tel que défini plus loin, plus le coût de construction des voies de desserte, plus le coût des ouvrages connexes au projet. Il est entendu que la contribution maximum de la ville de Montréal sera de 40 millions.
- g) La Province présentera à la ville de Montréal des réclamations périodiques sans intérêt et celle-ci s'engage à rembourser sa part de contribution dans un délai de trois (3) mois suivant la date de réception. Ces réclamations seront présentées en deçà de trois (3) mois de l'exécution des travaux lorsque ceux-ci sont en cours et en

... deçà de six (6) mois après leur parachèvement. Sous réserve de ce qui précède, les versements effectués par la ville de Montréal à la Province seront considérés comme provisoires jusqu'à parfait règlement des litiges de toutes sortes qui pourraient se greffer au projet et à la compilation subséquente de toutes les dépenses encourues pour les fins du projet. Tout déboursé effectué par la ville de Montréal pour expropriations ou travaux autorisés par la Province sera crédité à la ville de Montréal.

- h) La ville de Montréal indemnifiera la Province et prendra son lieu et place en face de toute réclamation, quelle qu'en soit la nature, provenant de la construction des voies de desserte et de tous autres travaux exécutés pour le compte de la ville de Montréal
- i) Après construction et acceptation des travaux par les deux parties, la Province fera à la ville de Montréal le transfert de propriété des voies de desserte, avec toutes les obligations et servitudes s'y rattachant, y compris celles découlant des engagements contractuels de l'entrepreneur-construteur.
- j) La ville de Montréal assumera la responsabilité de l'agencement et du contrôle de la circulation dans les zones affectées par les travaux de construction.

ARTICLE III
MODALITES DE CONSTRUCTION

A) EXPROPRIATIONS

1- Expropriations

Après déduction de la contribution du Canada, tous les frais d'expropriations, de déplacement ou de démolition de bâtiments et d'acquisition de servitudes, y compris les frais légaux d'expertises, d'enregis-

... rement, etc., relatifs à la libération de l'emprise totale du projet, seront répartis pour chacune des propriétés (bâtimens et terrains) au prorata des superficies occupées par l'autostrade en regard de celles des voies de desserte et des voies d'accès et de sortie, tel que montré aux plans et accepté par les deux parties.

Toutes les expropriations faites à l'extérieur des limites reconnues du projet et non essentielles aux fins du projet seront à la charge exclusive de la ville de Montréal.

Les résidus des terrains acquis par la Province pour les voies de desserte et les voies d'accès et de sortie seront cédés à la ville de Montréal moyennant compensation égale aux argens versés par la Province pour l'acquisition des dits résidus d'après le prorata établi plus haut.

Les voies existantes et les terrains appartenant à l'une ou l'autre des parties seront cédés gratuitement au projet.

B) CONSTRUCTION

1- Grands ouvrages

La répartition des coûts de construction se fera comme suit, selon les limites indiquées aux plans:

- a) Autostrade: entièrement aux frais de la Province et du Canada.
- b) Voies de desserte, réaménagement des rues, espaces verts, parcs et terrains de stationnement, et en général tous les ouvrages extérieurs aux limites de l'autostrade: entièrement aux frais de la ville de Montréal.
- c) Voies d'accès: à parts égales entre la Province et la ville de Montréal, déduction faite de la contribution du Canada.
- d) Drainage du projet: au prorata des surfaces drainées pour la Province et la ville de Montréal, déduction faite de la contribution du Canada.

2- Étagements transversaux

Le coût de tous les étagements transversaux approuvés par le Canada et nécessaires pour rétablir le réseau des rues de la ville de Montréal sera partagé à parts égales par la Province et la ville de Montréal, déduction faite de la contribution du Canada.

La ville de Montréal accepte de défrayer en entier le coût des étagements supplémentaires dont elle réclamerait la construction.

3- Étagements des voies ferrées

Ces étagements feront partie intégrante du projet et le coût en sera défrayé, déduction faite de la contribution du Canada, par la Province et la ville de Montréal, au prorata des largeurs occupées par l'autostrade et par les voies de desserte.

4- Services municipaux d'égout, aqueduc, éclairage, signalisation, communication et autres.

Les dépenses inhérentes au réaménagement de ces services encourues pour les fins du projet, seront défrayées à parts égales par la Province et la ville de Montréal, déduction faite de la contribution du Canada. La ville de Montréal dispensera la Province d'avoir à fournir un dépôt préalable au réaménagement de ces services.

5- Services des entreprises de service public

Les dépenses inhérentes au réaménagement équivalent de ces services encourues pour les fins du projet, seront défrayées à parts égales par la Province et la ville de Montréal, déduction faite de la contribution du Canada et de celles des propriétaires ou exploitants de ces services. Les mêmes conditions s'appliqueront aux ouvrages tombant sous la juridiction de la Commission des services électriques de la ville de Montréal.

6- Frais de Génie

Les frais de recherches, de génie et d'expertises, encourus par la Province ou la ville de Montréal antérieurement au projet ou pendant son exécution, ne seront pas imputables au projet. Seuls les frais pour les services de recherches, de génie et d'expertises, retenus par contrat par la Province, seront imputables au projet. Ces frais seront répartis au prorata du coût réel des travaux de construction auxquels chaque partie est appelée à contribuer.

C) ENTRETIEN FUTUR

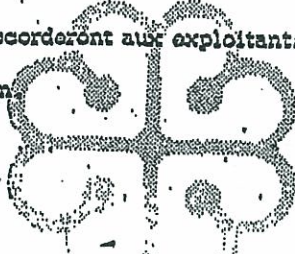
1- Le ministère de la Voirie s'engage à entretenir à ses frais les ouvrages compris entre les limites reconnues de l'autostrade, tel que montré aux plans et approuvé par les deux parties, les voies d'accès et de sortie, la substruction des étagements transversaux, les tunnels, le drainage, l'éclairage, la signalisation, et en général tous les ouvrages et espaces libres à l'intérieur de l'emprise acquise et payée par la Province pour les fins de l'autostrade.

2- La ville de Montréal s'engage à entretenir à ses frais les voies de desserte, les tabliers des étagements transversaux (garde-corps compris) assurant la continuité des rues transversales, et en général tout ce qui est extérieur aux limites reconnues de l'autostrade.

La ville de Montréal s'engage également à entretenir à ses frais tous les services municipaux d'égout, d'aqueduc, d'éclairage, de signalisation, de communication et autres, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'autostrade. Sur demande ou pré-avis de la ville de Montréal, la Province lui facilitera le travail à l'intérieur des limites de l'autostrade par tous les moyens à sa disposition.

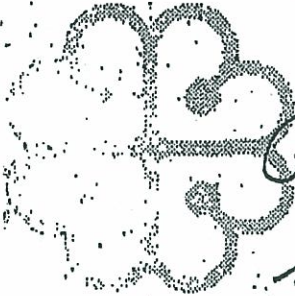
A

3- L'entretien des services publics, y compris ceux de la Commission des services électriques de la ville de Montréal, sera entièrement à la charge des exploitants. Sur demande ou pré-avis, la Province et la ville de Montréal accorderont aux exploitants tous les privilèges raisonnables à cette fin.



EN FOI DE QUOI le maire et le greffier de la ville de Montréal ont apposé leur signature à la présente entente au nom de la ville, et l'honorable Bernard Pinard, ministre de la voirie, y a apposé la sienne au nom de la Province.

SIGNE au nom de la ville de Montréal ce 14^e jour du mois de *octobre* 1964



Jean Lapierre

Maire

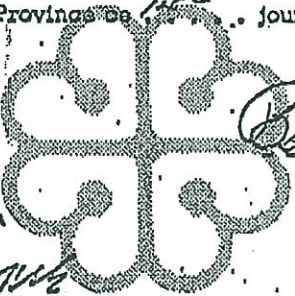
Gabriel Mon

Greffier

EN présence de:

[Signature]

SIGNE au nom de la Province de *Québec* ce 14^e jour du mois de *octobre* 1964



Bernard Pinard

Ministre de la voirie

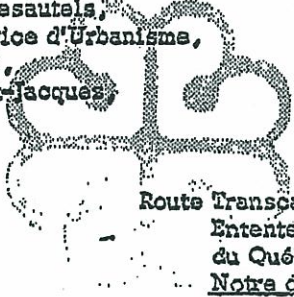
EN présence de:

[Signature]

Jean Paul Deschênes

Québec, 21 août, 1964.

Monsieur Aimé Desautels,
Directeur du service d'Urbanisme,
Ville de Montréal,
107 ouest, rue St-Jacques,
Montréal,
QUE.



Route Transcanadienne -
Entente entre le gouvernement
du Québec et la ville de Montréal
Notre dossier: 737A-64

Cher monsieur,

Pour faire suite à notre conversation de ce jour et pour préciser le sens qui doit être donné au troisième paragraphe de l'item A de l'article III qui traite spécifiquement de la disposition des résidus, il faudra comprendre que la compensation sera établie selon le prorata défini au premier paragraphe, mais que ce prorata ne s'appliquera qu'aux frais d'expropriation encourus pour l'acquisition des terrains, à l'exclusion des frais encourus pour l'acquisition des bâtiments situés sur ces mêmes terrains.

La présente lettre sera annexée au texte de l'entente qui sera soumis au Conseil des ministres.

Bien à vous,

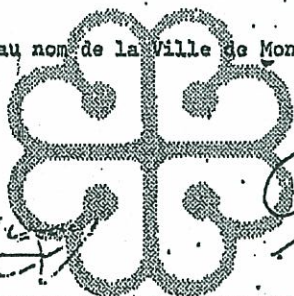
Philippe Bureau

Philippe Bureau, ing.p.,
Directeur de la Planification.

Arthur Branchaud
Arthur Branchaud, ing.p.,
Ingénieur en chef.

PE/MR

Signé au nom de la Ville de Montréal ce 14^e jour du mois d'octobre 1964.



Jean Drapeau
Maire

[Signature]
TEMOIN

Gabriel Mon
GREFFIER

Signé au nom de la Province ce 4^e jour du mois d'octobre 1964.

[Signature]
TEMOIN

[Signature]
Ministre de l'Énergie

[Signature]

Montréal

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération

Assemblée ordinaire du jeudi 20 septembre 2007
Séance tenue le 20 septembre 2007

Résolution: CG07 0350

Approuver un projet de convention de services professionnels entre la Ville et la Société du Havre de Montréal afin de réaliser l'avant-projet détaillé relatif à la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure pour un montant total approximatif de 7 173 156 \$, taxes incluses

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 29 août 2007 par sa résolution CE07 1410;

Il est proposé par Mme Helen Fotopulos

appuyé par M. Frank Zampino

- 1- d'approuver, conformément aux dispositions de paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 573.3 de la *Loi sur les citées et villes* (L.R.Q., c.C-19), un projet de convention de services professionnels par lequel la Société du Havre de Montréal s'engage à fournir à la Ville les services professionnels requis pour la réalisation de l'avant-projet détaillé relatif à la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, comprenant tous les frais accessoires, la cas échéant, pour une somme maximale de 7 173 156 \$, taxes incluses;
- 2- d'imputer cette dépense conformément aux informations financières inscrites au dossier décisionnel.

Un débat s'engage.

Il est proposé par Mme Vera Danyluk

appuyé par M. Campbell Stuart

de procéder à un vote enregistré sur la proposition de Mme Fotopulos et de M. Zampino.

Le greffier par intérim fait l'appel des voix et le conseil se partage comme suit :

VOTE

Votent en faveur: M. Gérald Tremblay, M. Cosmo Maciocia, M. Frank Zampino, Mme Helen Fotopulos, Mme Marie-Andrée Beaudoin, M. Claude Dauphin, M. Alan DeSousa, Mme Manon Barbe, Mme Jacqueline Montpetit, Mme Monique Worth, M. Luis Miranda, Mme Lyn Thériault, M. Claude Trudel et M. Edward Janiszewski (1 311,46 voix)

Votent contre: Mme Karin Marks, M. Mme Dida Berku, représentante de la Ville de Côte Saint-Luc, Mme Maria Tutino, M. Bob Benedetti, M. Edgar Rouleau, M. William Steinberg, M. John W. Meaney, M. Yvon Labrosse, M. Campbell Stuart, Mme Vera Danyluk, M. Bill McMurchie, M. Bill Tierney et M. George McLeish (182,71 voix)

Le président du conseil déclare la proposition adoptée à la majorité des voix et il est

RÉSOLU :

en conséquence.

20.01 1071231024

Gérald TREMBLAY

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe par intérim

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe par intérim

Signée électroniquement le 27 septembre 2007

VOTE

Votent en faveur: M. Gérald Tremblay, M. Cosmo Maciocia, M. Frank Zampino, Mme Helen Fotopulos, Mme Marie-Andrée Beaudoin, M. Claude Dauphin, M. Alan DeSousa, Mme Manon Barbe, Mme Jacqueline Montpetit, Mme Monique Worth, M. Luis Miranda, Mme Lyn Thériault, M. Claude Trudel et M. Edward Janiszewski (1 311,46 voix)

Votent contre: Mme Karin Marks, M. Mme Dida Berku, représentante de la Ville de Côte Saint-Luc, Mme Maria Tutino, M. Bob Benedetti, M. Edgar Rouleau, M. William Steinberg, M. John W. Meaney, M. Yvon Labrosse, M. Campbell Stuart, Mme Vera Danyluk, M. Bill McMurchie, M. Bill Tierney et M. George McLeish (182,71 voix)

Le président du conseil déclare la proposition adoptée à la majorité des voix et il est

RÉSOLU :

en conséquence.

20.01 1071231024

Gérald TREMBLAY

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe par intérim

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe par intérim

Signée électroniquement le 27 septembre 2007



Le 17 juin 2008

Monsieur Pierre Malo
Directeur, projet Bonaventure
303, rue Notre-Dame Est, bureau 3.100
Montréal (Québec) H2Y 3Y8

Réf. : 7610-06-01-0669900

Objet : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
Tronçon rues Saint-Jacques et Brennan

Monsieur,

Nous avons bien reçu vos lettres datées du 9 avril 2008, du 4 juin 2008 et du 12 juin 2008 (signée par Gaëtan Rainville) concernant le réaménagement du tronçon de l'autoroute Bonaventure compris entre les rues Saint-Jacques et Brennan.

Concernant votre demande relativement au *Règlement sur l'Évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* nous avons consulté la Direction des évaluations environnementales (DÉE). Après analyse des informations transmises, la DÉE conclut que le projet tel que présenté, n'est pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts à l'environnement prévue à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE).

Concernant l'approche proposée relativement aux terrains contaminés (discutée lors de notre rencontre de septembre 2007), nous vous rappelons, pour les portions de terrains ayant supportées une activité visée à l'annexe III du *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* et où il n'est pas prévu y construire une infrastructure routière, qu'aucune réhabilitation ne pourra y être réalisée à moins d'obtenir l'approbation d'un plan de réhabilitation préalablement à sa réalisation. Ceci, dans la mesure où des contaminants dans les sols ont été identifiés en concentration supérieure

...2



aux valeurs limites prévues au RPRT et pour le zonage prévu. D'autre part, nous vous avisons qu'à la lumière des résultats de la caractérisation phase II, une phase III de caractérisation pourrait être demandée pour l'ensemble du secteur ou des parties de celui-ci.

Par ailleurs, vous devrez obtenir les autorisations nécessaires concernant les travaux reliés aux aqueduc et égouts.

Finalement, nous désirons connaître vos intentions relativement à la gestion des matériaux issus du démantèlement des infrastructures routières actuelles.

Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements, je vous invite à communiquer avec le soussigné au 514 873-3636, poste 255.

Veillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yvon Goulet', written in a cursive style.

Yvon Goulet, ing.
Analyste



SNC-LAVALIN
Environnement

www.snclavalin.com

SNC-Lavalin inc.
455, boul. René-Lévesque O.
Montréal (Québec)
H2Z 1Z3 Canada
Téléphone: 514-393-1000
Télécopieur: 514-392-4758