

La réunion a débuté à 18 h 15, à la salle de Mortagne de l'hôtel WelcomINNS au 1195, rue Ampère, de Boucherville. Les personnes présentes par secteur et représentativité sont les suivantes :

Secteur le Boisé Rhéal Brunet Patrick Fournier Tania Sarrazin	Secteur chemin d'Anjou Max Benchetrit Martin Courtemanche Yannick Laflamme Lisette Marquis Sylvain Matte
Secteur rue de Montbrun --	Secteur chemin de Touraine Guy Boudreault Christiane Richard
Organismes Michel Bienvenu (CREM) Marcel Comiré (Covabar) Représentants de la ville de Boucherville Roger Maisonneuve Nadia Rousseau	Sanexen Jean-Christian Brisson Alex Mainville Bernard Meunier Kevin Randall Animation et prise de notes Marie Beaubien Dominique Blanchard

La présentation PowerPoint utilisée en cours de rencontre se trouve à l'annexe 1.

MOT DE BIENVENUE

Marie Beaubien souhaite la bienvenue aux participants. Le thème de la soirée est la voie alternative. Elle présente l'ordre du jour :

- Introduction
- Nouveaux développements/voie alternative
- Avancement des travaux
- Signalements et suivis
- Varia

COMMENTAIRES SUR LE COMPTE RENDU DE LA RENCONTRE DU 19 JUIN

Madame Beaubien demande aux membres s'ils ont des commentaires sur le compte rendu de la rencontre du 19 juin dernier. Aucun commentaire n'est fait. Madame Beaubien précise que les citoyens peuvent faire des commentaires en tout temps.

Elle présente les représentants de la ville de Boucherville, M. Roger Maisonneuve, directeur général, et Mme Nadia Rousseau, directrice de l'urbanisme et de l'environnement. Elle invite les membres à se présenter.

NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS/VOIE ALTERNATIVE

Bernard Meunier présente les nouveaux développements. Il résume les multiples rencontres qui ont eu lieu avec la ville, les différents ministères et les résidents du voisinage. Il rappelle les nombreuses contraintes auxquelles il fallait faire face : la rainette faux-grillon, les milieux humides, les propriétés privées et la CPTAQ. La semaine dernière, la ville a tenu une réunion extraordinaire du conseil et une décision a été prise : le chemin d'Anjou devient la voie alternative en se transformant en impasse.



7

M. Meunier présente à l'aide d'une carte la décision qui reste à prendre en ce qui touche l'accès au site (voir lignes en rouge). Dans l'option 1, il s'agit de passer sur le terrain Le Terroir. Dans l'option 2, il s'agit d'un passage sur un terrain appartenant à la ville de Boucherville et dans l'option 3, il s'agit de passer sur le terrain de CRS, à l'est complètement de celui-ci. Le chemin d'Anjou deviendra officiellement une impasse à partir du 1^{er} août prochain. Une guérite à l'intersection du chemin d'Anjou et de Lorraine, à la limite de la ville de Boucherville, sera installée pour s'assurer que seuls les véhicules autorisés puissent y circuler. Les résidents du chemin d'Anjou pourront être munis de cartes magnétiques ou de codes pour accéder à leur résidence par l'autoroute 30. M. Meunier explique qu'en attendant ce nouveau tracé, la circulation des camions se poursuivra par la rue de Montbrun et le chemin d'Anjou vers l'autoroute 30.

Les travaux de réhabilitation du site sont maintenant commencés. La cadence actuelle est de 100 camions au maximum par jour. Exceptionnellement cette année, les travaux vont se poursuivre pendant les vacances de la construction, mais on diminuera la cadence des camions à 50 par jour. À la fin des vacances de la construction, les travaux prendront une cadence normale de 120 camions par jour. Le nombre de 120 camions par jour représente une moyenne quotidienne qui, en fonction de différents facteurs, peut fluctuer à la hausse comme à la baisse.

La ville explique que la fermeture du chemin d'Anjou permet de retrancher de la circulation quelque 2 560 véhicules. De plus, il rappelle que le ministère des Transports a prévu des travaux au pont-tunnel Lafontaine d'ici 2 à 3 ans, ce qui aurait entraîné une augmentation importante de la circulation sur le chemin d'Anjou.

Questions ou commentaires	Réponses
Le communiqué de presse de la ville faisait mention de 240 camions par jour.	Oui, il s'agit de 120 camions faisant les allers-retours.
Le chemin de Touraine sera-t-il élargi ?	La ville ne peut se prononcer pour le moment, mais une étude de faisabilité est prévue dans le prochain budget. De plus, il faudra l'accord du gouvernement provincial.
Que va-t-il se passer quand les véhicules vont arriver au bout du cul-de-sac par de Montbrun?	Ils devront faire demi-tour.
Est-ce qu'on peut savoir combien de personnes seront impactées par cette décision ? Il serait intéressant de les entendre.	Il y a cinq résidences dans la portion du chemin d'Anjou où passeront les camions. Les résidents présents au comité se sont exprimés : <ul style="list-style-type: none"> • Ils étaient prêts à faire beaucoup d'efforts, mais les rainettes ont été plus importantes qu'eux. La route actuelle n'est pas faite pour ça et elle est déjà endommagée. Les résidents sur le chemin de Touraine seront dérangés davantage. • Le trafic est trop lourd sur le chemin d'Anjou, il en va de la sécurité des enfants. Un résident s'inquiète de l'option 1 passant sur le terrain du Terroir. Il serait très affecté par la circulation des camions dans sa cour. Il est satisfait que les résidents du chemin d'Anjou aient un accès par l'autoroute 30. Sans cet accès, le détour serait de 30 minutes et plus.
Après les travaux, est-ce que le chemin demeurera fermé ?	Le chemin d'Anjou demeurera une impasse sauf pour la circulation locale et les véhicules autorisés.
Les citoyens du secteur Le Boisé entendent déjà beaucoup de bruit. Sur le chemin de Touraine et la rue de Montbrun, il y a déjà beaucoup de camions. En fermant le chemin d'Anjou, le trafic sur la rue De Montbrun va augmenter de façon importante. Les camions qui circulent sur les rues ne sont pas de Boucherville. Est-il possible d'interdire les camions ? Vous avez mis des panneaux interdisant l'usage de freins moteurs.	Oui, c'est un constat. Les camions vont se retrouver sur le chemin de Touraine. Des ajustements devront être faits au fur et à mesure, à l'usage.
	La ville mentionne qu'une voie alternative dans les milieux humides et la zone agricole n'était pas possible. Il aurait fallu un décret. De plus, cela ne réglait pas le problème de la rainette faux-grillon. Le décret du fédéral concernant la protection de la

Questions ou commentaires	Réponses
	rainette a été jugé constitutionnel. De nombreux organismes surveillent la protection des espèces en voie de disparition.
Il serait opportun de mesurer l'impact de transformer le chemin d'Anjou en impasse sur la circulation sur le chemin de Touraine et la rue De Montbrun.	La ville ne croit pas que les véhicules vont tous se retrouver sur la rue De Montbrun et le chemin de Touraine. Certains vont emprunter l'autoroute 20 ou la route 132. Les mesures prises récemment ont recensé 111 camions par jour circulant sur le chemin d'Anjou.
Est-ce que la ville peut effectuer un comptage de la circulation dans un mois ?	Laissons les premières semaines s'écouler avec ce nouveau scénario et, à l'usage, des ajustements pourront être faits.
De nombreux accidents surviennent à l'angle du chemin de Touraine et de la rue de Montbrun. Le signal d'arrêt devrait être changé par un feu de circulation.	Le dossier sera suivi de près et des ajustements seront probablement à faire.
La vitesse actuelle sur le chemin d'Anjou sera-t-elle diminuée ?	Si les véhicules circulent plus lentement (30 km/h), ils passent plus longtemps devant les résidences. Une vitesse de 50 km/h serait probablement le meilleur compromis. Des ajustements seront faits en cours de route, à l'usage.
Il serait important d'installer des panneaux lumineux très voyants à l'entrée et à la sortie du chemin d'Anjou. La vitesse sur le chemin d'Anjou n'est pas respectée. De plus, certaines courbes sont dangereuses.	

L'accès au site de la carrière sur le chemin d'Anjou sera aménagé dès qu'il y aura eu une décision sur son emplacement. La balance déjà aménagée devra être déplacée. Sanexen s'assurera que les accotements du chemin d'Anjou soient élargis et renforcés et que la route soit adéquatement entretenue. Sanexen souhaite que l'entrée du site se fasse le plus loin possible des maisons voisines. La cadence des camions reprendra sa moyenne de 120 par jour au retour des vacances de la construction.

AVANCEMENT DES TRAVAUX

Kevin Randall présente l'avancement des travaux. L'aménagement du chemin interne et le batardeau sont complétés. Chaque camion est pesé à l'entrée puis il emprunte le batardeau pour se rendre au fond de la carrière. Le batardeau agit comme une barrière naturelle entre le bassin d'eau jouxtant le dépotoir et le bassin d'eau à proximité du chemin d'Anjou.

Jean-Christian Brisson présente les travaux de réhabilitation. Ceux-ci sont effectués actuellement au fond du site de la carrière (dépotoir). La mise à l'eau du béton se fait selon le plan de réhabilitation.

En ce qui a trait à la gestion des nuisances, le mur antibruit a été reprofilé pour assurer un bon écran sonore. Des simulations pour évaluer le bruit seront faites.

L'abat poussière est en fonction. L'eau de la carrière est utilisée pour l'arrosage après avoir été analysée.

Questions ou commentaires	Réponses
Est-ce que la ville va garder une partie du lac ?	Oui. La ville souhaite conserver 50 % du lac. La surface maximale possible reste à discuter et à préciser dans le protocole d'entente entre la ville et Sanexen. Les citoyens du secteur seront consultés sur l'aménagement du parc.
La compagnie engagée pour évaluer le bruit envisage-t-elle de faire des études sur la gestion des opérations pour réduire le bruit ?	Oui. Des ajustements seront faits. Une présentation sur la gestion des nuisances est prévue à un prochain comité.
Un résident croit que Sanexen ne devrait pas payer pour d'autres études concernant les nuisances. Il indique aussi que Sanexen ne devrait pas payer pour déplacer l'accès actuel plus à l'est. Seulement 5 personnes sont affectées et des discussions avec ces résidents devraient suffire.	La ville a expressément demandé à Sanexen de déplacer l'accès au site le plus à l'est possible de son terrain, si cette option était retenue.
De quel matériau est constitué le batardeau ?	Le batardeau est composé de pierre et de béton.

SIGNALEMENT ET SUIVIS EFFECTUÉS

Marie Beaubien présente les signalements reçus.

Sanexen a reçu douze signalements. Ils portaient sur le bruit, la circulation, la vitesse, l'arrêt des camions, et le trajet emprunté par ceux-ci. Sanexen a également reçu des questions sur les engagements qu'elle a pris et sur la suite des travaux. Tous les signalements et les questionnements ont été traités.

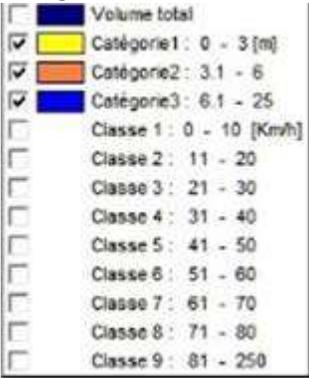
La ville de Boucherville a reçu de son côté cinq signalements. Ceux-ci portaient sur le camionnage et le trajet par la rue de Montbrun.

Quatre signalements ont été reçus par le MDDELCC. Ils portent tous sur l'accès au site qui est perpendiculaire au chemin d'Anjou versus oblique comme présenté dans le plan de réhabilitation. Le ministère ne donnera pas suite à ces signalements étant donné que Sanexen a expliqué à sa satisfaction les raisons du changement d'angle de l'accès. M. Meunier indique que le MDDELCC est venu faire une inspection du site et n'avait que des commentaires positifs à formuler.

Mme Beaubien explique qu'un registre des signalements permet de tout garder en note : l'origine, le détail, la date, l'heure et le suivi effectué.

Par la suite, les questionnements reçus sont présentés.

Questionnements	Réponses
Impact du poids des déchets sur le dépotoir (Étude de Génivar versus étude de SolRoc)	Le Groupe SolRoc a effectué une campagne de quarante (40) forages et de nombreuses analyses granulométriques ont donné une idée bien nette sur le type de remblai en place dans carrière. De plus, des essais de pénétration ont été effectués avec enregistrement de paramètres qui donnent

	<p>une très bonne idée de la densité des matériaux de remblai.</p> <p>Génivar n'avait pas réalisé une étude géotechnique approfondie avec assez de forages pour se prononcer sur l'épaisseur de tassement, d'où sa remarque générale sur les tassements. Étant donné que Génivar n'avait pas les informations géotechniques nécessaires, la remarque de "tassements excessifs" est inappropriée car il n'avait aucune mesure pour le quantifier. Tassement excessif par rapport à quoi?</p> <p>Une valeur du tassement moyen de 1.45 m a été estimée, mais il faut noter que l'épaisseur de tassement ne va pas être uniforme partout compte tenu de l'hétérogénéité du remblai. Également, le 1.45 m de tassement estimé tient compte d'une hauteur de la butte sur le Gerled de 18 m.</p> <p>Il faut bien comprendre que ce 1.45 m se mettra en place après 7 années. Or chaque année avant la reprise des travaux (hiver), on fait un contrôle et on calcule le tassement réel. Ensuite, le niveau sera corrigé et aplani à la reprise des travaux. Ce faisant, le tassement résiduel sera de moins en moins important ce qui fait qu'après 7 ans, le tassement final sera négligeable.</p>
<p>Ajustements au compte rendu du 18 mai sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 ans sans que le MDDELCC ne bouge • Échéancier de deux ans potentiellement de moins si toutes les conditions réunies : matériaux, accès, sol AB, etc. 	<p>Le compte rendu a été modifié en fonction des commentaires. <i>Si toutes les conditions idéales sont réunies (voie alternative, disponibilité de matériaux, possibilité de remblayer avec du sol AB, etc. il pourrait être envisagé de réduire l'échéancier d'une ou deux autres années, sous toute réserve.</i></p>
<p>Le rapport des comptages a été déposé sur Internet. Des questionnements sur les légendes et sur les vitesses ont été soulevés.</p>	<p>Catégories 1 à 3</p>  <p> <input type="checkbox"/> Volume total <input checked="" type="checkbox"/> Catégorie1 : 0 - 3 [m] <input checked="" type="checkbox"/> Catégorie2 : 3.1 - 6 <input checked="" type="checkbox"/> Catégorie3 : 6.1 - 25 <input type="checkbox"/> Classe 1 : 0 - 10 [Kmh] <input type="checkbox"/> Classe 2 : 11 - 20 <input type="checkbox"/> Classe 3 : 21 - 30 <input type="checkbox"/> Classe 4 : 31 - 40 <input type="checkbox"/> Classe 5 : 41 - 50 <input type="checkbox"/> Classe 6 : 51 - 60 <input type="checkbox"/> Classe 7 : 61 - 70 <input type="checkbox"/> Classe 8 : 71 - 80 <input type="checkbox"/> Classe 9 : 81 - 250 </p> <p>Catégorie 1 = véhicules entre 0 et 3 mètres (bicyclettes, motos, etc.)</p>

	<p>Catégorie 2 = véhicules entre 3,1 et 6 mètres (automobiles, camionnettes, etc.) Catégorie 3 = véhicules entre 6,1 et 25 mètres (camions, autobus, etc.)</p> <p>Classes 1 à 9</p> <table border="1"> <tr><td>✓</td><td>Classe 1 : 0 - 10 [Km/h]</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 2 : 11 - 20</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 3 : 21 - 30</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 4 : 31 - 40</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 5 : 41 - 50</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 6 : 51 - 60</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 7 : 61 - 70</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 8 : 71 - 80</td></tr> <tr><td>✓</td><td>Classe 9 : 81 - 250</td></tr> </table> <p>Il s'agit ici de la vitesse des véhicules.</p>	✓	Classe 1 : 0 - 10 [Km/h]	✓	Classe 2 : 11 - 20	✓	Classe 3 : 21 - 30	✓	Classe 4 : 31 - 40	✓	Classe 5 : 41 - 50	✓	Classe 6 : 51 - 60	✓	Classe 7 : 61 - 70	✓	Classe 8 : 71 - 80	✓	Classe 9 : 81 - 250
✓	Classe 1 : 0 - 10 [Km/h]																		
✓	Classe 2 : 11 - 20																		
✓	Classe 3 : 21 - 30																		
✓	Classe 4 : 31 - 40																		
✓	Classe 5 : 41 - 50																		
✓	Classe 6 : 51 - 60																		
✓	Classe 7 : 61 - 70																		
✓	Classe 8 : 71 - 80																		
✓	Classe 9 : 81 - 250																		
Les résultats des analyses d'eau faites au 861 et 1000 chemin d'Anjou par SNC-Lavalin	Les analyses ont été compilées et seront transmises bientôt par courriel.																		
Dépôt du rapport de l'INRS sur la qualité de l'eau de l'aquifère régional.	Ce rapport sera également déposé sur le site prochainement.																		
Dépôt des résultats d'analyse d'eau du GERLED sur Internet.	Ce rapport sera également déposé sur le site prochainement.																		
Lettre sur l'installation d'un aqueduc pour les trois résidences directement en aval du site de la carrière sur la base du principe de précaution.	Un suivi sera fait sur les commentaires reçus en fonction des récentes décisions par rapport à la voie alternative.																		

Mme Beaubien rappelle qu'il y a eu beaucoup de demandes au cours des derniers mois en plus de tous les développements dans le dossier. Elle indique que les délais de réponse devraient être plus courts dans le futur.

Questions ou commentaires.	Réponses
Où seront situés le chemin interne et le mur anti-bruit ?	La réponse se trouve à la diapositive 10. En rouge : le chemin interne, en bleu : le mur antibruit.

Questions ou commentaires.	Réponses
<p>Quand débiteront les travaux d'aqueduc ?</p>	<p>La ville mentionne qu'il n'y a pas de date prévue précisément. Il a été convenu que la ville assumerait le tiers des coûts, Sanexen un autre tiers et on attend toujours une réponse sur l'engagement du gouvernement du Québec. La ministre du MDDELCC¹ a récemment été rencontrée et une réponse devrait suivre à court terme. C'est le MAMOT² qui devrait assumer l'autre tiers des coûts. On a actuellement en main deux estimations. La moins chère s'élève à 1,2 M\$. Par contre s'il y a présence de roc, les coûts peuvent doubler ou tripler. La 1^{re} étape est d'analyser les caractéristiques du sol. Par la suite, la ville lancera un appel d'offres.</p>
<p>Le contrat devrait être donné à Sanexen, ça sauverait beaucoup de coûts.</p> <p>Dans tous les cas, Sanexen devrait soumissionner. Un citoyen indique qu'il va surveiller les travaux.</p>	<p>La ville doit aller en soumission. Elle ne peut pas négocier de gré à gré avec Sanexen. Ce processus est très strict et réglementé. Le coût des travaux d'aqueduc serait moins élevé si celui-ci ne se rend pas jusqu'au bout du chemin d'Anjou.</p>
<p>Si le ministère n'est pas au rendez-vous, est-ce qu'il y a un plan B? Que peuvent faire les citoyens ?</p>	<p>Les meilleures options disponibles seront évaluées en temps et lieu.</p>
<p>La ville pourrait commander les travaux par petites sections pour ne pas dépasser les 25 000 \$ requis pour aller en appel d'offres.</p>	<p>La ville ne peut pas agir ainsi pour les raisons énoncées précédemment.</p>
<p>S'il n'y a pas de contribution publique, est-ce que Sanexen peut s'engager à payer l'aqueduc?</p>	<p>Non.</p>
<p>L'élargissement de la route et les travaux d'aqueduc devraient se coordonner.</p> <p>Le calcul des coûts devrait tenir compte des coûts de l'élargissement de la route.</p>	<p>Effectivement.</p>
<p>Pensez-vous ajouter une piste cyclable?</p>	<p>Sanexen s'engage à entretenir le chemin d'Anjou. À la fin des travaux, le chemin sera remis en bon état. Ces éléments feront partie du protocole d'entente.</p>

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

² Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

Questions ou commentaires.	Réponses
Les cinq citoyens touchés voudraient prendre connaissance du protocole d'entente avant sa signature.	Depuis le début, Sanexen s'est engagée de bonne foi dans ce processus. Nous allons vous tenir au courant des développements dans le dossier. La ville de Boucherville indique que le protocole d'entente sera rendu public une fois entériné.
Quel type de camions seront utilisés? Des 2 à 3 essieux? Il y a eu beaucoup de 4 essieux qui ont circulé la semaine dernière. Les chauffeurs de camion à 4 essieux sont plus professionnels et respectueux des règles. Les conducteurs de 10 roues le sont moins.	Oui, on a ajouté 5 % de camions à 4 essieux. On aura une répartition du type de camions. Le choix dépend de la distance à parcourir. Plus les camions sont gros, plus le temps de réalisation peut être réduit. En effet, les plus gros camions comportent plusieurs avantages.
En hiver, les épandages de sel sur le chemin d'Anjou sont très faibles pour des considérations environnementales. Est-ce que ce sera à Sanexen de faire les épandages ?	Sanexen s'assurera que le chemin d'Anjou est adéquatement entretenu en hiver. Le sel n'est pas la seule méthode de déglacage.

VARIA

La visite du site par les membres du comité de vigilance est reportée au mardi 28 août. La prochaine rencontre du comité de vigilance qui portera sur la gestion des impacts aura lieu le mardi 2 octobre.

Questions ou commentaires	Réponses
Est-ce qu'il y aura plus de machinerie sur le site ?	Non, il y en aura moins potentiellement. On peut avoir besoin d'une pelle mécanique, d'un bulldozer et d'une autre pièce d'équipement à temps partiel.
Garderez-vous les mêmes heures d'opération?	C'est immuable : de 7 h à 17 h, les jours ouvrables sauf les jours fériés. À partir de 2019, durant les vacances de la construction et les vacances de Noël le site sera fermé. S'il faut exécuter des travaux d'urgence vous en serez informés.
Est-ce que la ville installera des panneaux routiers interdisant les camions ?	Pour éviter la circulation des camions sur la rue de Montbrun et le chemin de Touraine à la sortie d'Anjou, les camions de Sanexen vont désormais emprunter l'autoroute 30. La ville s'ajustera en fonction de l'application terrain du nouveau plan de transport. L'objectif est de minimiser les impacts potentiels
Comment allez-vous mesurer les impacts du nouveau plan de transport ?	La ville procède par une surveillance policière et des comptages. L'ajout d'arrêts et de feux de circulation se fait toujours suite à une analyse documentée de la situation.

Questions ou commentaires	Réponses
En augmentant la circulation sur certaines voies est-ce que la ville prévoit interdire la circulation des camions sur ces voies ?	La ville peut prendre des décisions sur les voies locales de son territoire. Quant aux voies qui touchent plusieurs municipalités, la décision ne peut être prise seulement par la ville de Boucherville.
Le décret pour protéger la rainette faux-grillon existe depuis quand ?	<p>Elles sont protégées depuis longtemps. « La Cour fédérale a confirmé la validité du décret d'urgence pris par Ottawa en 2016 pour préserver cette espèce dont l'habitat était menacé par des projets immobiliers à La Prairie. » (Extrait du Devoir, le 10 juillet 2018). Le décret a été jugé constitutionnel.</p> <p>Le représentant du CREM a indiqué que le dossier de la carrière à Boucherville portait sur deux enjeux, la décontamination du site et la protection de la rainette. La loi sur les espèces menacées doit être respectée. Il y a beaucoup plus de groupes de vigilance sur ce sujet. Le CREM souhaite la réhabilitation de la carrière et suit le dossier de près depuis longtemps. Le site sera attrayant une fois décontaminé.</p> <p>Au cours des dernières semaines, un très bon inventaire a été fait pour identifier un tracé. Il n'a pas été possible de trouver d'autres solutions à court terme que celle présentée aujourd'hui. Un appui financier du MAMOT est aussi requis pour desservir les résidences avec un aqueduc et notre organisme y travaille.</p> <p>Sanexen travaille fort du côté de l'acceptabilité sociale tout comme le CREM et la ville et la finalité de ce projet est très positive.</p>
<p>Lorsque les travaux seront terminés, comment les gens accéderont-ils au parc ?</p> <p>Est-ce qu'il y a des gens qui fréquentent le site ?</p>	<p>L'accès au site sera à déterminer dans le cadre du projet d'aménagement de la ville.</p> <p>Il n'y a pas si longtemps, il y avait encore quelques baigneurs. Le site ne semble plus fréquenté depuis le début des travaux. Une seule chose a été trouvée au lendemain de la fête de la Saint-Jean-Baptiste, soit une caisse de bière déposée à côté de la poubelle.</p>

M. Meunier remercie les membres du comité pour leur participation et leur signifie de ne jamais hésiter à communiquer avec l'entreprise au besoin.



Réhabilitation environnementale *Carrière Rive-sud inc. (CRS), Boucherville*

CRS 
RÉHABILITATION
ENVIRONNEMENTALE

— MAÎTRE D'OEUVRE —

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

12 juillet 2018

Thématique : voie alternative



1. Introduction

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

Déroulement de la soirée

18 h 00	Souper
18 h 15	Introduction
18 h 30	Nouveaux développement/voie alternative
19 h 00	Avancement des travaux
19 h 45	Signalements et suivis
20 h 00	Varia

Commentaires sur le compte rendu de la rencontre du 19 juin

3

2. Nouveaux développements



2. Nouveaux développements/voie alternative

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.



6

2. Nouveaux développements/voie alternative

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

PRINCIPALES ÉTAPES – Printemps et été 2018

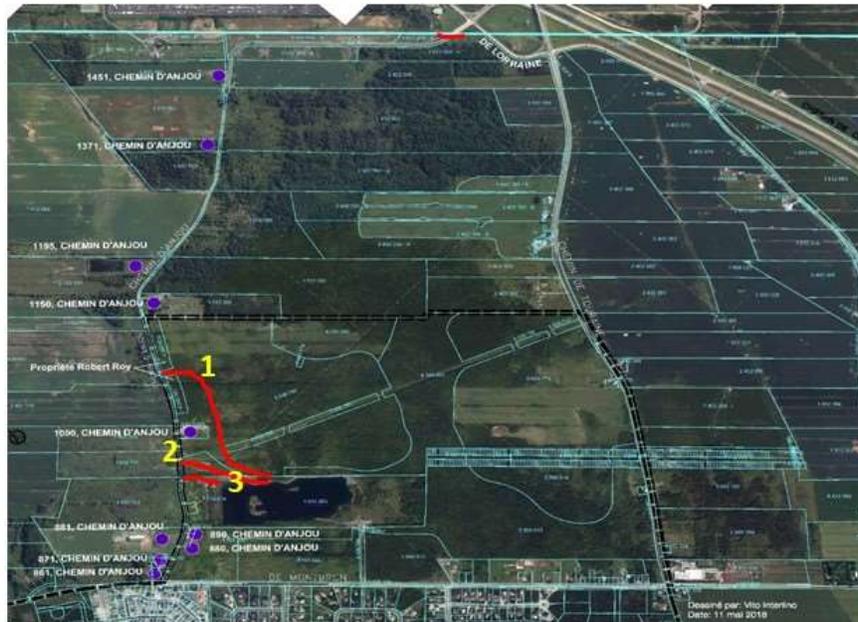
- **Réouverture** du dossier
- **Prise en main** par la ville de Boucherville
- **Multiple rencontres** : élus, ministères, fonctionnaires
- **Évaluation** des enjeux
- **Orientation**
- **Rencontre** avec les résidents du chemin d'Anjou
- **Résolution** conseil de ville extraordinaire
- **Décision** - annonce



5

2. Nouveaux développements/voie alternative

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.



7

2. Nouveaux développements/voie alternative

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

ÉTAPES ENVISAGÉES

- Signature d'un **protocole d'entente**
- Décision : **localisation** accès sur d'Anjou
- **Aménagement** de l'accès au site
- **Renforcement et élargissement** des accotements sur d'Anjou
- **Organisation** du site et accès (guérite, pesée, roulotte, etc.)
- **Cadence normale des travaux** : moyenne de 120 camions/jour dès la fin des vacances de la construction



8

3. Avancement des travaux



CRS 
RÉHABILITATION
ENVIRONNEMENTALE
— MAÎTRE D'OEUVRE —

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

3. État d'avancement des travaux

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

Chemin de circulation interne complété

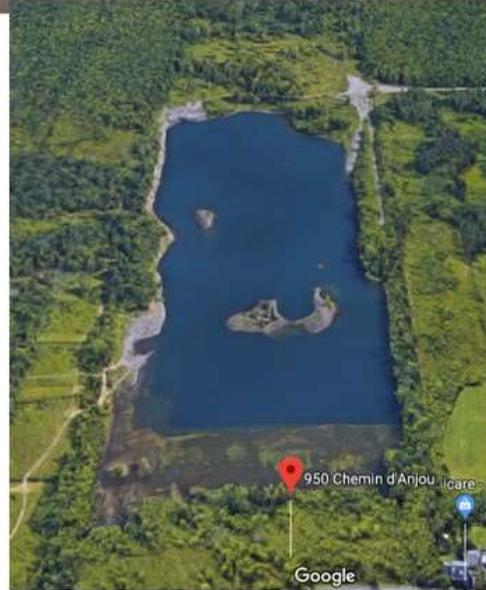


10

3. État d'avancement des travaux

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

Début de la réhabilitation du site



11

3. État d'avancement des travaux

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

GESTION DES NUISANCES

- **Bruit : mur prolongé**
- **Évaluation de 7hz**



12

3. État d'avancement des travaux

SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

GESTION DES NUISANCES

- **Poussière : arrosage des voies**



13

4. Signalements et suivis



CRS 
RÉHABILITATION
ENVIRONNEMENTALE
— MAÎTRE D'OEUVRE —
SANEXEN
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

SIGNALEMENTS

Sanexen : 12

- Bruit, camionnage (nombre, vitesse, arrêts, trajet), engagements, suite des travaux

Boucherville : 5

- Camionnage (nombre, circulation sur de Montbrun)

MDDELCC : 4

- Accès au site non perpendiculaire

15

SUIVIS

- Questionnements additionnels sur **l'impact du poids des déchets** sur le dépotoir
- **Ajustement au compte rendu** du 18 mai (30 ans sans que le MDDELCC ne bouge, échéancier de deux ans potentiel de moins si toutes les conditions réunies : matériaux, accès, sol AB, etc.)
- Rapport des **comptages** mis sur Internet + explications sur légendes
- Commentaires sur la lettre visant à appuyer **l'installation de l'aqueduc** (résidences directement en aval) selon le principe de précaution.

16

SUIVIS (suite)

- Résultats des **analyses d'eau** faites au 861 et 1000 chemin d'Anjou (M. Benchetrit et M. Laflamme) par SNC Lavalin
- Rapport **INRS** sur la qualité de l'eau de l'aquifère régional
- Résultats d'analyse d'eau du **GERLED** sur Internet

17

Questionnements additionnels sur l'impact du poids des déchets sur le dépotoir

Le Groupe Solroc a effectué une campagne de quarante (40) forages et de nombreuses analyses granulométriques dans tous les forages et effectué des essais de pénétration avec enregistrement de paramètres.

Génivar n'avait pas réalisé une étude géotechnique approfondie avec assez de forages avec des paramètres géotechniques pour se prononcer sur l'épaisseur de tassement.

La valeur du tassement moyen quantifié est de 1.45 m en tenant compte de toute la hauteur de la butte sur le Gerled de 18 m.

Le 1.45 m se mettra en place après 7 années et le tassement final sera négligeable.

18

Rapport des comptages mis sur Internet + explications sur légendes

<input type="checkbox"/>	Volume total
<input checked="" type="checkbox"/>	Catégorie1 : 0 - 3 [m]
<input checked="" type="checkbox"/>	Catégorie2 : 3.1 - 6
<input checked="" type="checkbox"/>	Catégorie3 : 6.1 - 25
<input type="checkbox"/>	Classe 1 : 0 - 10 [Kmh]
<input type="checkbox"/>	Classe 2 : 11 - 20
<input type="checkbox"/>	Classe 3 : 21 - 30
<input type="checkbox"/>	Classe 4 : 31 - 40
<input type="checkbox"/>	Classe 5 : 41 - 50
<input type="checkbox"/>	Classe 6 : 51 - 60
<input type="checkbox"/>	Classe 7 : 61 - 70
<input type="checkbox"/>	Classe 8 : 71 - 80
<input type="checkbox"/>	Classe 9 : 81 - 250

<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 1 : 0 - 10 [Kmh]
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 2 : 11 - 20
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 3 : 21 - 30
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 4 : 31 - 40
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 5 : 41 - 50
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 6 : 51 - 60
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 7 : 61 - 70
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 8 : 71 - 80
<input checked="" type="checkbox"/>	Classe 9 : 81 - 250

19



Questions ?

- Quel sera le chemin de circulation interne des camions sur le site et, conséquemment, comment (et quand) sera finalisé le mur anti bruit?
- À quel moment est prévu le début des travaux d'aqueduc?
- Sanexen s'était engagée à ce que le type de camions sur Anjou, en attendant le plan de transport officiel, soit limité à du 10/12 roues et parfois 2/3 essieux. Or, la semaine dernière, il y avait beaucoup de 4 essieux malgré cet engagement. Plus le poids est important, plus il y a des dommages à la chaussée... Qu'en sera-t-il d'ici le 1er août?

20



VARIA

PROCHAINE RENCONTRE : Visite du site

21 août : gestion des impacts potentiels :
bruit, poussière, vibrations, etc.