

La réunion a débuté à 18 h 30, 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 :

<p><b>Secteur le Boisé</b>          Guylaine Bisier          Rhéal Brunet          Tania Sarrazin</p>	<p><b>Secteur chemin d'Anjou</b>          Max Benchetrit          Denis Chrétien          Martin Courtemanche          Étienne Dorig          Yannick Laflamme          Lisette Marquis          Sylvain Matte          Claudelle Perreault</p>
<p><b>Secteur rue de Montbrun</b></p>	<p><b>Secteur chemin de Touraine</b>          Guy Boudreault          Christiane Richard</p>
<p><b>Organismes</b>          Marcel Comiré (Covabar)          Patrick Brissette (CREM)</p>	<p><b>Sanexen</b>          Daniel Bouchard          Jean-Christian Brisson          Alex Mainville          Bernard Meunier          Kevin Randall</p> <p><b>Invités : Le groupe SolRoc</b>          Alain Bondu          Jamal Maaroul</p> <p><b>Animation et prise de notes</b>          Marie Beaubien          Dominique Blanchard</p>

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

**MOT DE BIENVENUE**

Marie Beaubien souhaite la bienvenue aux participants et présente l'ordre du jour.

- Introduction : *mot d'ouverture, présentations, ordre du jour*
- État d'avancement des travaux
- Hydrogéologie du site

- Signalements et suivis
- Varia : prochaine réunion

Elle invite chacun à se présenter. Mme Beaubien s’informe auprès des membres si le compte-rendu de la rencontre du 17 mai dernier leur convient et rappelle que s’il manque des détails, les membres sont invités à le mentionner. De façon générale, le compte-rendu est à la satisfaction des membres. Un membre indique cependant qu’il aurait quelques commentaires à formuler. Un suivi sera fait à la fin de la rencontre.

Le langage parlé et le langage écrit sont différents et on doit s’ajuster pour bien refléter le contenu de la rencontre. Elle mentionne qu’on enregistre les interventions que pour la rédaction du compte-rendu et ces enregistrements sont utilisés uniquement aux fins de référence pour la rédaction du document.

Bernard Meunier fait une mise à jour du dossier de la voie alternative. Ce dossier continue de cheminer auprès des instances municipales et provinciales. Sanexen demeure optimiste et a d’ailleurs apporté une modification au chemin interne de circulation en prévision de l’intégration du chemin alternatif. Sanexen s’est engagée à respecter un rythme maximum de 50 camions par jour dans l’espoir d’une annonce prochaine. Mais pour l’heure, rien de concret ne peut être annoncé. Une réponse rapide est à prévoir et les membres du comité seront les premiers informés. Il est précisé que la ville avait confirmé sa présence au présent comité, mais que malheureusement personne n’a pu se libérer pour la rencontre. La ville sera toujours invitée aux rencontres.

Questions ou commentaires	Réponses
Qu’est-ce qui va arriver si le chemin alternatif n’est pas accepté ?	Bernard Meunier confirme que tous les efforts vont en ce sens actuellement. Les membres seront les premiers informés. Le dossier avance et M. Meunier reste positif.
Quand allez-vous contacter les propriétaires concernés par le tracé du chemin alternatif ? Le ministère a son mot à dire, mais les propriétaires aussi.	Il existe différentes options de tracé, mais il n’y aura pas d’annonces sans une consultation des propriétaires concernés. Il faut également tenir compte de contraintes géotechniques, écologiques et de zonage.
Combien de personnes sont concernées ?	La ville possède une partie des terrains et il y a au moins deux propriétaires privés.
Est-ce que la voie du pipeline demeure un choix ?	Cette option n’est pas complètement éliminée. Ce n’est pas le choix premier. Il n’y a pas de tracé parfait. Si le tracé ne longe pas le pipeline, il pourrait cependant passer par-dessus.
Quels sont les gros obstacles ?	L’approbation des propriétaires est avant tout une exigence. La collaboration de la ville est bonne pour ce qui est de ses propriétés. Il y a également les contraintes liées aux milieux humides, à la rainette et au pipeline. Il faut aussi tenir compte des caractéristiques de la carrière elle-même (zone de protection, falaise, profondeur de l’eau).

Depuis la dernière rencontre, y a-t-il eu des développements avec les fonctionnaires ?	Il y a eu une rencontre à l'initiative de la ministre de l'Environnement (MDDELCC) <sup>1</sup> . Les fonctionnaires étaient nombreux. Les ministères de l'Environnement, de la Faune et des Parcs et de l'Agriculture étaient représentés, avec des champs d'intérêts différents.
Faut-il l'accord du fédéral pour aménager un éventuel chemin d'accès dans un habitat de la rainette ?	La ministre de l'Environnement nous a dit qu'elle allait étudier cette question avec ses collègues du fédéral.
Qu'est-ce qui va se passer le 25 juin ?	Il faudra faire le point. D'ici là, il y aura des décisions de prises. Depuis plusieurs semaines, le dossier avance. La ministre de l'Environnement nous avait demandé du temps. C'est elle qui a réuni les fonctionnaires des 3 ministères pour l'avancement du dossier.
Vous êtes positifs, croyez-vous que nous serons satisfaits ?	Nous espérons que oui, mais nous demeurons prudents.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

### Présentation chronologique des travaux

Kevin Randall présente l'avancement des travaux. Les travaux des 3 semaines de mai (7, 14 et 21 mai) ont permis d'importer du matériel pour l'aménagement du chemin d'accès sur D'Anjou. Depuis le 28 mai, les travaux ont porté essentiellement sur l'aménagement du chemin de circulation interne. Il a été convenu avec la ville de maintenir la cadence des camions à un maximum de 50 par jour. En fonction de l'implantation potentielle d'une voie alternative au site, Sanexen a révisé le tracé du chemin de circulation interne. Le nouveau tracé est représenté par la ligne rouge au lieu de ligne jaune sur la carte ci-dessous. M. Randall explique que le chemin alternatif serait susceptible d'arriver par la ligne violet. Comme illustré, le chemin interne passe maintenant par les îles. Il explique qu'il y a plusieurs avantages à ce nouveau tracé. D'abord, il permet la connexion au potentiel chemin alternatif. De plus, on érige par la même occasion le batardeau qui était initialement prévu lequel agira comme barrière filtrante. Finalement, on diminue la quantité de matériel nécessaire. Il est prévu de compléter le chemin interne vendredi.

<sup>1</sup> MDDELCC : ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.



Tracé en rouge du chemin interne de circulation, ex-carrière Landreville, Boucherville

Questions ou commentaires	Réponses
Une demande vous a été faite pour garder une partie du lac.	Nous avons tenu compte de vos commentaires dans nos négociations avec la ville. Le remblayage de la carrière débutera au pied de l'ancien dépotoir à proximité du mur de soutènement. La conservation d'un futur lac demeure possible.
Quel est le type des camions utilisés ? Il y a des camions qui sont plus bruyants que d'autres.	Au tout début, ce sont des camions 10 roues qui ont majoritairement été utilisés. Avec le prolongement de la période temporaire et la finalisation de l'aménagement du chemin d'accès par d'Anjou, il a été difficile de maintenir l'arrivée de ce type de camions. Ce sont donc des camions de 10 à 12 roues et à deux et trois essieux qui livrent maintenant sur le site. Lors des opérations courantes, ce sont des camions à 12 roues qui seront utilisés allant jusqu'à quatre essieux. Ce sera très variable.
Est-ce que les camions seront toujours plus gros ? Des camions s'arrêtent sur le chemin d'Anjou devant les résidences des citoyens. Le bruit et la vibration dérangent beaucoup.	Comme mentionné, Sanexen n'a pas toujours le contrôle sur le type de camions. Les plus gros devraient être à quatre essieux. Des avertissements sont donnés aux camionneurs de ne pas stationner devant les maisons, mais ceux-ci ne respectent pas nécessairement les consignes surtout en période d'arrivée plus concentrée. Tant qu'un plan de transport définitif n'aura pas été déterminé, il y aura des périodes de flottement.
La vitesse des camions n'est pas respectée. Des citoyens ont vu passer des camions bleus qui roulaient trop vite.	Les camions bleus ne viennent pas nécessairement sur notre chantier. Il est important de nous aviser quand la vitesse n'est pas respectée.
Est-il possible d'installer des affiches pour signaler les travaux et la vitesse maximale ?	La signalisation relève de la ville. Sanexen a fait des recommandations à cet égard.
Avec la voie alternative, allez-vous continuer à utiliser la rue de Montbrun ?	Pour l'instant, les camions arrivent en partie par la rue de Montbrun. Par ailleurs, nous ne pouvons

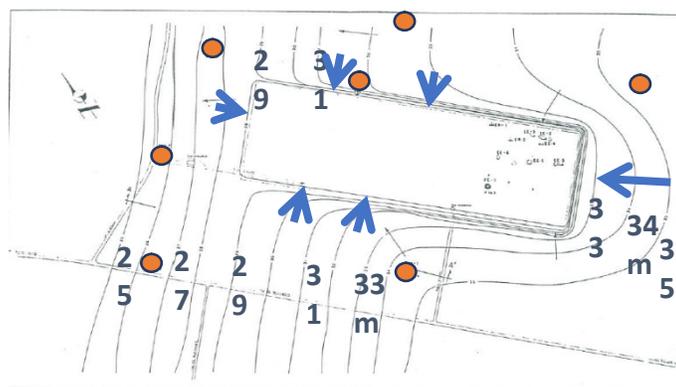
Questions ou commentaires	Réponses
	accéder à la carrière par de Montbrun, car nous n'avons pas l'autorisation de la ville. Pour l'heure, nous ne pouvons que spéculer. Est-ce qu'il y aura un trajet unique ou des allers-retours ? Sur quelles voies ? On ne le sait pas à ce moment-ci.
Des citoyens ont vu des véhicules entrer par l'accès de la rue de Montbrun.	Sanexen a obtenu l'autorisation pour y faire entrer uniquement ses véhicules. Le transport de matériel par cet accès n'est toujours pas autorisé.
La circulation sur le chemin d'Anjou se fait en allers-retours.	Actuellement, c'est le cas en partie. Sanexen souhaiterait mieux répartir la circulation des camions. En période temporaire, nous sommes un peu dans un flou en ce qui touche les plans de transport. Nous demeurons attentifs au comportement des camionneurs dans la mesure du possible.
L'option de passer par le chemin de Montbrun est donc toujours valable.	S'il y a un décalage dans l'aménagement du chemin alternatif, cette option demeure pour le début des travaux. Actuellement, les camions entrent et sortent par le chemin d'Anjou. Sanexen souhaite répartir la circulation des camions en utilisant un plan de transport à passage unique.
Des citoyens sont déçus d'apprendre que l'accès via de Montbrun n'est pas utilisé, car ils entendent déjà les camions.	Actuellement, les camions proviennent de la route 132, de Touraine et de l'autoroute 30.
Il est important de continuer le signalement de mauvais comportement de camionneurs. C'est une façon de conscientiser les gens. En avisant la police, ça permet de garder un contrôle. Les premiers camionneurs qui se font prendre passent le message.	Sanexen remet aux camionneurs un document sur leurs obligations. Ces derniers doivent signer le document comme quoi ils en ont pris connaissance. Il n'y a pas eu encore d'expulsion, mais s'il le faut les récalcitrants seront expulsés du chantier. Il y aura des congédiements si nécessaire. Le jour où un camionneur est congédié, le message passe auprès des autres.
Il serait important de sensibiliser les camionneurs sur le fait que le bruit dérange beaucoup les animaux. Quand ils s'arrêtent sur le bord du chemin, ça augmente encore le stress des animaux.	Il y a des discussions avec la ville à ce sujet. Le chemin est étroit. Nous demeurons attentifs au comportement des camionneurs dans la mesure du possible, mais il appartient actuellement à la ville d'entretenir les voies publiques.
Les camions qui vont au chantier de Sanexen sont difficiles à distinguer des autres qui circulent sur le chemin d'Anjou. On pense toujours que c'est Sanexen qui est responsable des problèmes. Est-ce que vous ne pourriez pas installer des caméras ?	Dès que de la voie alternative sera réglée, la collaboration avec la police et la ville devrait s'améliorer. Pour le moment, nous sommes en période de flou.
Est-ce que vous déposez des matériaux sur les déchets ? Les matériaux dans l'eau ont-ils un impact sur la qualité de l'eau ?	Nous travaillons loin de la portion dépotoir en ce moment. Le batardeau en construction permettra de gérer les eaux de la carrière.
La route passe sur le batardeau. Comment l'eau	Le batardeau agit comme un filtre. L'eau circule à

Questions ou commentaires	Réponses
circule-t-elle ?	travers celui-ci entre les 2 bassins. Un problème éventuel de contamination lié aux matières dangereuses serait systématiquement observé dans le premier bassin et des mesures seraient prises rapidement.
Si le niveau d'eau augmente, où l'eau se déverse-t-elle ?	Le niveau de l'eau est géré par un déversoir aménagé sur le chemin d'Anjou.
Est-ce que vous analysez l'eau ?	L'eau est analysée au moins une fois par mois dans les deux bassins, en amont et en aval du batardeau et dans le déversoir.
Qu'est-ce que vous ferez si l'alarme sonne dans le 2e bassin ?	Advenant que l'eau dans le 2 <sup>e</sup> bassin ne rencontre pas les normes de rejet au fossé, l'eau sera alors traitée sur place. Après traitement, l'eau sera de nouveau échantillonnée et pourra être rejetée au fossé seulement lorsque les normes de rejet seront respectées.

## HYDROGÉOLOGIE DU SITE

Daniel Bouchard, spécialiste en hydrogéologie, présente d'abord l'historique des travaux de surveillance et de suivi ayant été effectués dans la carrière au fil des ans.

Une première série de travaux de caractérisation hydrogéologique du site s'est faite en 1981 (par Foratec), 1983 (par Hydrogéologie Canada), et en 1986 (ministère de l'Environnement). Les compagnies Foratec et Hydrogéologie Canada ont été mandatées par le ministère de l'Environnement pour ce faire. Sept puits ont d'abord été forés (par Foratec) au pourtour de la carrière. La carrière n'était pas exploitée, mais maintenue à sec. Les objectifs des travaux étaient de connaître la nature du roc, sa perméabilité, le sens de l'écoulement de l'eau et la nature des déchets. M. Bouchard explique ce que signifient les lignes-contours sur la carte présentée (les isolignes). Chaque ligne donne l'élévation de l'eau souterraine par rapport au niveau de la mer. On observe des élévations variant entre 25 m (fond de la carrière) et 35 m par rapport au niveau de la mer. L'eau circule du niveau le plus haut vers le niveau le plus bas. L'eau souterraine tend à rentrer dans la carrière lorsque la carrière est maintenue à sec. Dans les années 1980, il a été recommandé par le ministère de l'Environnement de faire des suivis de la qualité de l'eau souterraine et de maintenir la carrière à sec.

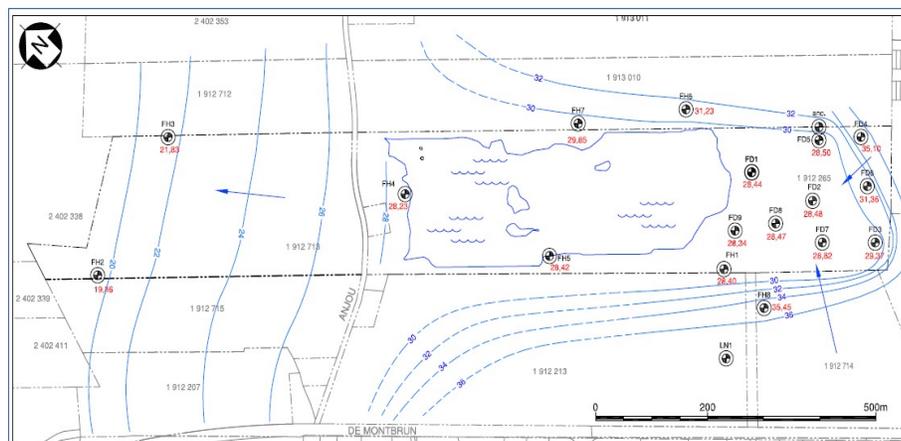


Le schéma ci-dessus illustre la propension de l'eau à se diriger vers la carrière lorsque celle-ci est maintenue à sec (lignes bleues) et les points orange représentent les puits d'observation afin de mesurer la profondeur de l'eau souterraine

Au fil des ans, sans suivi spécifique, la carrière s'est remplie d'eau. C'est dans ce contexte que le comportement de l'eau s'est modifié.

En 2004, les services de la firme SNC Lavalin ont été retenus par le ministère de l'Environnement de l'époque afin de vérifier le nouveau contexte hydrogéologique, de valider la perméabilité du roc et d'analyser la qualité de l'eau. Trois puits ont été ajoutés. Les puits installés par SNC Lavalin ont atteint 30 mètres de profondeur. Le roc est à environ deux mètres sous la surface du sol. Avec la carrière dorénavant remplie d'eau, l'eau souterraine sort par sa façade nord-est et s'écoule maintenant en direction vers le chemin d'Anjou. Cependant, l'eau souterraine continue à entrer par les 3 autres façades de la carrière. Des analyses ont été faites pour s'assurer que la qualité l'eau de consommation ne dépassait pas les normes. Les niveaux de cuivre et de nickel dans un puits de SNC-Lavalin (localisé à l'intérieur des limites du site) étaient au-dessus des critères en vigueur de l'époque. De plus, deux échantillons ont alors été pris dans deux puits privés pour vérifier la qualité de l'eau. Les résultats n'affichaient pas de dépassement selon les normes d'eau de consommation.

En 2006, le propriétaire du site a mandaté les compagnies Solmer et Génivar pour procéder à une caractérisation plus détaillée du site. Le propriétaire qui a acquis la carrière en 1988 voulait monter un dossier dans le but de réhabiliter la carrière. L'objectif des travaux était d'avoir une meilleure idée de l'écoulement de l'eau, une fois la carrière remplie et de mieux connaître la perméabilité du roc. Huit et neuf puits ont respectivement été ajoutés en périphérie de la propriété et dans la zone de dépotoir. Le site est toujours en condition de non-pompage et la carrière exerce une fonction de drain sur 3 façades. Cependant, l'eau du lac infiltre le roc dans sa 4e façade et engendre un écoulement d'eau souterraine en direction nord-est (vers le chemin d'Anjou). Le trop-plein de la carrière se déverse par l'exutoire aménagé sous le chemin d'Anjou.



Le schéma indique la location des puits de caractérisation aménagés par les compagnies Solmer et Génivar en 2006

Questions ou commentaires	Réponses
---------------------------	----------

Le ministère a été inactif longtemps, est-il plus actif aujourd'hui ?	Le ministère a été impliqué à nouveau lorsqu'il a été question d'élaborer un plan de réhabilitation environnementale de la carrière en 2015. Il est actif depuis en lien avec l'élaboration, l'approbation et les modifications du plan de réhabilitation.
Des analyses de l'eau de surface sont-elles faites ?	Sanexen a fait analyser l'eau de surface à 9 endroits dans la carrière. Les échantillons ont été prélevés à trois profondeurs différentes. Huit échantillons respectaient les critères pour les eaux de surface. Un échantillon était plus élevé en manganèse. Aucun des échantillons ne contenait des phénols. Génivar a aussi procédé à des analyses de l'eau en 2012.
Pourquoi le ministère n'a rien fait et que c'est le propriétaire qui a agi ?	Au Québec, il y a des centaines de sites de ce type à gérer et les ressources du ministère ne sont pas suffisantes pour agir promptement sur tous les sites. Le ministère agit donc ponctuellement pour s'assurer qu'il n'y a pas de danger immédiat pour l'environnement et la santé, en fonction des urgences.
Entre les petites îles et les déchets, l'eau est claire jusqu'à 30 pi et quand on descend plus profondément, ça devient très opaque et orangé. Est-ce la pyrite et le roc ferreux qui créent cette couleur orange ?	M. Meunier mentionne qu'il a vu plusieurs sites et le lixiviat est souvent orange. Probablement causé par l'oxydation du fer. Il y a notamment des barils d'enfouis sur le site.
Quelles sont les normes à respecter ?	Pour les eaux de surface, il s'agit des normes de rejet au fossé. La norme de consommation est différente et s'applique aux puits. Le 3e niveau de norme touche l'eau potable dans les puits privés.
Les anciens puits étaient sulfureux. D'autres analyses ont été faites sans que le propriétaire du puits ait reçu les résultats.	Les résultats d'analyse des eaux de surface et dans les puits sont disponibles sur le site Internet tout comme les résultats des puits à l'exutoire et des puits privés. Les paramètres qui dépassent les normes sont inorganiques : fluor, sodium et manganèse, paramètres qui peuvent être contrôlés avec des systèmes filtrants et qui peuvent être associés à un bruit de fond d'origine naturelle.

M. Bouchard poursuit sa présentation. L'Institut national de la recherche scientifique (INRS) a caractérisé l'aquifère de la Montérégie Est, en 2013. En raison de la présence de l'ancienne mer de Champlain, cet aquifère est chargé notamment en chlorure, en sodium et en fluor ce qui la rend non potable.

En 2009, la modélisation effectuée par Hydrogéologie Richelieu permet de reproduire mathématiquement les données de niveau d'eau mesurées sur le terrain et aussi de déterminer les débits d'eau d'infiltration dans la carrière. Cette modélisation assure une meilleure compréhension de l'écoulement des eaux sur le site. Il est ainsi possible de vérifier le comportement de l'aquifère dans les environs en fonction de différents niveaux d'eau dans la carrière.

M. Bouchard présente les résultats de la modélisation sur l'écoulement des eaux souterraines. Dans un premier temps sans pompage (niveau d'eau à 28 m dans la carrière). L'eau s'accumule dans la carrière naturellement.



L'eau souterraine entre par 3 parois, et sort par la 4<sup>e</sup> paroi vis-à-vis le chemin d'Anjou. Le pointillé noir est la ligne de partage des eaux. L'eau qui coule vers le chemin de Touraine ne provient pas du dépotoir.

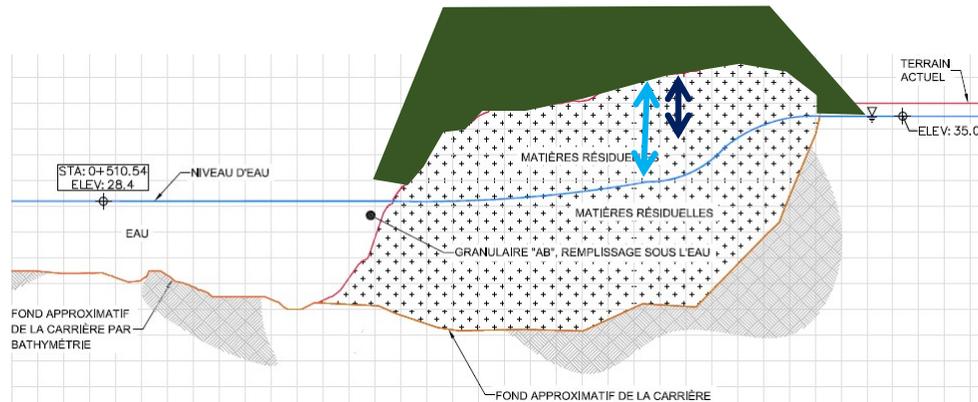
En conditions de pompage (niveau d'eau à 25 m dans la carrière), l'eau entre par 4 parois, et sort par pompage. On revient aux données des années 1981 quand la carrière était à sec et que l'eau pouvait entrer par les quatre côtés. Si jamais il y avait une contamination de l'eau dans la carrière, il est donc possible de faire fluctuer le niveau d'eau pour créer une entrée d'eau à la 4<sup>e</sup> paroi, de pomper l'eau et de la traiter avant rejet si elle est contaminée. Dès qu'il y a un doute, on doit agir.



En 2018, Sanexen a implanté six puits supplémentaires pour améliorer la surveillance au pourtour du site. Ces puits s'ajoutent aux puits déjà existants. L'objectif des puits de surveillance est d'assurer un suivi de la qualité, du niveau de l'eau et de son sens d'écoulement pendant les travaux.

M. Bouchard présente également les résultats d'une étude géotechnique effectuée par SolRoc pour comprendre et expliquer l'impact du sol importé et déposé sur le dépotoir. Pour mieux comprendre les caractéristiques géotechniques du dépotoir, Solroc a procédé à une quarantaine de forages. Lorsque le site sera sécurisé par encapsulation, on peut anticiper la compaction des sols contenant des déchets. Au terme des travaux, la pression des matériaux importés peut engendrer un tassement entre 0 à 1,45 m au maximum (calcul théorique). La compaction atteindra le maximum à la fin des 7 ans. La pression que l'ajout de matériel exercera sera dissipée avant d'arriver à six mètres de profondeur. Il est important de mentionner que le niveau d'eau est à environ huit mètres de profondeur. La profondeur où se trouve l'eau ne devrait

donc pas subir de pression, ou très peu. Les forages ont confirmé la présence locale de déchets, et non selon un horizon uniforme. Par conséquent, le tassement, qui se situe entre 0 et 1,45 mètre, peut varier selon son emplacement, et sera donc local. La compression se fait en surface et diminue plus on descend en profondeur. Il y a très peu d'impact au niveau de la zone saturée en eau. Advenant une compaction des déchets remplis d'eau, le niveau d'eau sera vite réparti latéralement en raison de la nature poreuse des sols (sable et gravier) entourant les déchets. Ainsi aucune remontée d'eau n'est attendue.



Flèche bleue : profondeur de l'eau de huit mètres sous la surface.

Flèche noire : profondeur du tassement maximal potentiel de 1,45 mètres

Questions ou commentaires	Réponses
Plus on ajoute du poids, plus on compresse le sol. Si on baisse le niveau d'eau, l'eau pourrait être contaminée.	Non, en fonction de la nature des matériaux et l'équilibre des forces, ce n'est pas prévisible.
La pression va nécessairement par le bas.	Selon les données disponibles, le poids se transmet uniquement sur la partie sèche (zone non saturée). La pression se dissipe verticalement vers le bas, mais aussi latéralement (principe de triangle renversé). Par conséquent, il n'y aurait pas d'impact sur l'eau souterraine, car la pression aura été dissipée avant de l'atteindre.

<p>Si l'on dynamite le sol lors de construction de nouveaux lotissements que va-t-il se passer ? Des puits résidentiels sur de Montbrun ont été contaminés suite à des dynamitages de construction.</p> <p>Vous nous assurez qu'il n'y a pas d'impact autour de la carrière ?</p>	<p>M. Jamal Maaroul indique que le roc est beaucoup plus solide que le sol. En ce qui concerne le dynamitage, les normes établies sont sécuritaires. Pour la fracturation des sols, on permet un dynamitage à 25 mm par seconde de vibration. Ce niveau de vibration n'aura aucun impact sur la carrière. Le roc est déjà fracturé et le sens d'écoulement de l'eau souterraine ainsi que sa qualité ne changeront pas par dynamitage.</p>
<p>Qu'arrive-t-il par moment d'instabilité ?</p>	<p>Des normes canadiennes et québécoises ont été développées en tenant compte de différents facteurs et dans ce sens ils sont fiables. Lors de dynamitages, la défragmentation est localisée et le sol reprend sa place. L'instabilité est très localisée.</p>
<p>Le dynamitage n'a pas d'impact ?</p> <p>Qu'est-ce qui explique la contamination des puits sur de Montbrun ?</p>	<p>Nous ne sommes pas au fait de ce qui s'est passé au sujet de la contamination des puits sur la rue de Montbrun.</p> <p>La tranchée de dynamitage est conçue pour avoir un impact limité de l'ordre d'un demi-mètre de chaque côté de la tranchée. L'effet est local dans la tranchée. Si les travaux sont faits selon les règles et les normes, il est pratiquement impossible qu'un dynamitage soit responsable d'une contamination de puits.</p>
<p>Prévoyez-vous vider l'eau de la carrière ?</p>	<p>Non. La partie ennoyée sera remblayée avec des matériaux grossiers et le niveau d'eau optimal – idéal sera maintenu.</p>
<p>Est-ce que les déchets vont se retrouver dans la nappe phréatique ? La nappe va remonter dans les déchets.</p>	<p>Voir l'explication et l'illustration à la page 9 du présent compte rendu.</p>
<p>Les modèles mathématiques sont théoriques. On demande à M. Bouchard s'il boirait l'eau d'un puits situé juste en face du site.</p>	<p>M. Meunier indique qu'il est préférable de ne pas avoir de puits en aval d'un dépotoir. L'inquiétude des résidents localisés en aval est légitime. L'encapsulation du dépotoir et les programmes de suivi constituent des mesures de sécurité. Je boirais le verre d'eau en question parce que j'ai vu les analyses. Sanexen va continuer de vous appuyer dans votre démarche auprès de la ville pour être branché à l'aqueduc.</p>

## SIGNALEMENT ET SUIVIS EFFECTUÉS

### Signalements

Kevin Randall rappelle que les signalements peuvent être faits en tout temps par le biais de la ligne 24 h/24. Après vérification, il n’y aurait eu qu’un signalement fait auprès du MDDELCC relativement au design de l’accès au site par le chemin d’Anjou.<sup>2</sup>

### Suivis effectués

➤ Fournir une liste de tous les membres du comité de vigilance avec coordonnées à chacun des participants	Fait
➤ Obtenir une réponse officielle du MDDELCC à l’effet que les représentants du ministère n’ont pas été en mesure de retracer l’information sur la construction du mur de soutènement qui retient les déchets toxiques dans la carrière.	La réponse a été obtenue et sera envoyée à Mme Claudelle Perreault.
➤ Vérifier l’installation d’un appareil de mesure chez M. Sylvain Matte.	Il s’agissait d’une erreur sur le site d’installation. Il y a eu des communications avec M. Matte. Ce dernier indique qu’il est difficile de contrôler les sous-traitants et que l’impact est subi par les citoyens. M. Meunier rappelle qu’il est important de continuer à signaler les problèmes ou impacts.
➤ Envoyer un avis aux camionneurs se dirigeant vers ou sortant du site de la carrière afin de respecter les limites de vitesse prescrites.	Un envoi des obligations du camionneur a été fait. Chaque nouveau camionneur signe un formulaire signifiant qu’il a pris connaissance de ses obligations. Des travaux de remblayage sont en cours ailleurs. Des camions qui ne viennent pas sur le site de CRS circulent actuellement sur d’Anjou et de Montbrun.

Alex Mainville se présente et fait état des données de circulation compilées avant les travaux de réhabilitation environnementale et des prévisions d’augmentation du nombre de camions. Le comptage routier a été réalisé par une firme spécialisée, Trafic Innovation. Ils ont placé des radars le 22 mai 2018 et le comptage s’est effectué mercredi 23 mai pendant une période de 24 heures. Elle illustre sur un schéma l’emplacement des radars selon le plan de transport prévu au départ dans le cadre du projet.

<sup>2</sup> Il est important de mentionner qu’il y a eu des signalements qui ont été faits par le biais d’autres moyens auprès de la ville, du MDDELCC et de Sanexen. On réfère ici à des conversations directes, des courriels, des textos, des téléphones, etc. Au prochain comité de vigilance, un portrait de ces signalements et des suivis effectués sera dressé rétroactivement.



Les radars ont capté les véhicules sur 3 voies dans tous les sens.

Les résultats sont les suivants :

	Nombre total de véhicules (entre 7 h et 17 h)*	% d'augmentation des camions (+ 120 camions par jour)
Chemin de Touraine	8628	1,4 %
Rue de Montbrun	3732	3,2 %
Chemin d'Anjou	1655	7,3 %

Ces données représentent uniquement la circulation durant les heures travaillées, soit de 7 h à 17 h. On a tenu compte des 40 camions associés aux travaux effectués par Sanexen qui ont circulé dans les deux sens cette journée-là. Ce nombre a été retiré pour refléter la circulation sans travaux sur le site. Le plan de transport est basé sur un seul passage de camions sur le chemin de Touraine, la rue de Montbrun et le chemin d'Anjou. Le pourcentage d'augmentation est calculé comme suit : 120 camions/nombre total de véhicules. Le mercredi a été choisi comme étant une journée représentative de la semaine.

Questions ou commentaires	Réponses
Sur le chemin d'Anjou, on entend les camions. Chaque camion dérange. Le 1 % sur de Montbrun, ça dérange moins.	--

Questions ou commentaires	Réponses
Sur de Montbrun, on les entend aussi.	L'étude détaillée de ces comptages sera déposée sur le site Internet de Sanexen.
Est-ce que la vitesse a été mesurée aussi ?	Oui. Les vitesses ont été relevées lors du comptage routier. Elles seront disponibles sur Internet également.
Les gens du chemin d'Anjou devraient intervenir auprès de la ville. La circulation sur le chemin d'Anjou a beaucoup augmenté ces dernières années.  Aujourd'hui, le bruit était dérangeant même l'écoute du match de la FIFA était difficile.  Les citoyens savent quand les travaux débutent le matin.  Allez-vous construire un mur anti bruit ?	Oui, c'est prévu dès que le plan de transport définitif est confirmé.

#### **VARIA**

Marie Beaubien propose qu'on fixe la prochaine rencontre qui consisterait à visiter le site. Les membres souhaitent visiter le site bientôt avant que les aménagements soient complétés et une autre visite pourra avoir lieu dans 4 ou 5 mois afin de pouvoir visualiser l'avant et l'après.

On propose le 12 juillet et de constituer deux groupes : un à 17 h et un autre à 18 h. Dominique Blanchard communiquera avec les membres pour la suite des événements. Le journal La Relève sera invité.

La prochaine réunion comme telle aura lieu à la fin août, soit mardi le 21 août 2018.

Questions ou commentaires	Réponses
On s'informe si le changement de règlement sur les sablières pour accepter les sols « A » a été adopté	Non, le règlement n'a pas été adopté avant la fin de la session et devrait l'être d'ici la fin de 2018.

La rencontre se termine à 20 h 50.

#### **ENGAGEMENTS PRIS**

- Si la voie alternative passe sur des terrains privés, bien informer les propriétaires en amont de toute annonce.
- Remettre les résultats des analyses d'eau faites au 861 chemin d'Anjou (M. Benchetrit) par SNC Lavalin.

- Traiter de certains sujets lors des prochaines rencontres du comité de vigilance, dont aborder la question du bruit (gestion des nuisances acoustiques potentielles) et des vibrations, etc., dresser un portrait de la faune et de la flore du milieu et de l'impact des travaux de réhabilitation.
- Tenir une discussion technique entre M. Sylvain Matte et Solroc.
- Assurer la présence d'un représentant de la ville de Boucherville aux prochaines rencontres en fixant les dates des rencontres à l'avance.
- Déposer l'étude de comptage des véhicules sur de Montbrun, d'Anjou et de Touraine sur le site Internet de Sanexen.
- Possiblement tenir une rencontre du comité de vigilance suite à la décision sur la voie alternative.

3

---

<sup>3</sup> Après la levée de la réunion, des discussions se sont poursuivies et les points suivants s'ajoutent aux engagements pris lors de la rencontre.

- Transmettre à MM. Laflamme et Benchetrit les résultats d'analyses effectuées par SNC Lavalin dans leurs puits respectifs.
- Déposer sur le site le rapport de l'INRS sur la qualité de l'eau de l'aquifère régionale.
- Déposer sur le site les résultats d'analyse de l'eau du GERED.



19 juin 2018

Thématique : hydrogéologie du site



## Déroulement de la soirée

18 h 00	Souper
18 h 15	Introduction
18 h 30	État d'avancement des travaux
19 h 00	Hydrogéologie du site
19 h 45	Signalements et suivis
20 h 00	Varia



## Commentaires sur le compte rendu de la rencontre du 17 mai

3



## Dossier de la voie alternative

4

## 2. État d'avancement des travaux

**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES (Chronologie)

#### Lors de la dernière rencontre (17 mai 2018)

Travaux d'aménagement de la voie d'accès au site localisée sur le chemin d'Anjou

Installation d'une assise de pierre concassée d'environ 1 mètre d'épaisseur

Une cinquantaine de camions par jour

Gestion des nuisances potentielles



5

## 2. État d'avancement des travaux

**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES (Chronologie)

#### Semaine du 21 mai au 18 juin 2018

En attente d'une décision sur la voie alternative, réaménagement des paramètres de démarrage.

Maximum de 50 camions par jour:

- Finalisation de l'accès au site
- Construction de la voie interne
- Matières : brique, béton, roc concassé



6

## 2. État d'avancement des travaux

**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES (Chronologie)

Semaine du 28 mai au 18 juin 2018

- Modification de la voie de circulation interne pour se raccorder à l'éventuelle voie alternative



7

## 2. État d'avancement des travaux

**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES (Chronologie)

Semaine du 28 mai au 18 juin 2018

- Modification de la voie de circulation interne pour se raccorder à l'éventuelle voie alternative



### 3. Hydrogéologie du site



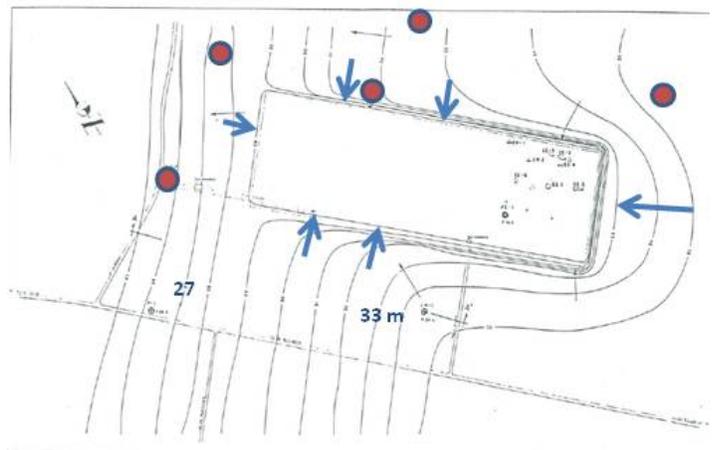
**CRS**   
RÉHABILITATION  
ENVIRONNEMENTALE  
— MAÎTRE D'OEUVRE —

**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

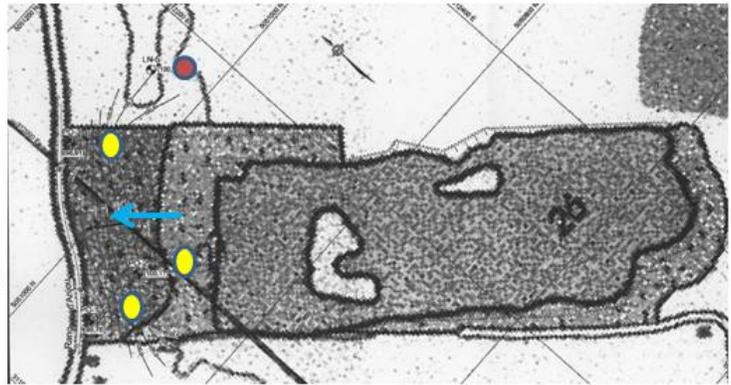
**SANEXEN**  
SERVICES ENVIRONNEMENTAUX INC.

#### 1-Historique de la caractérisation hydrogéologique

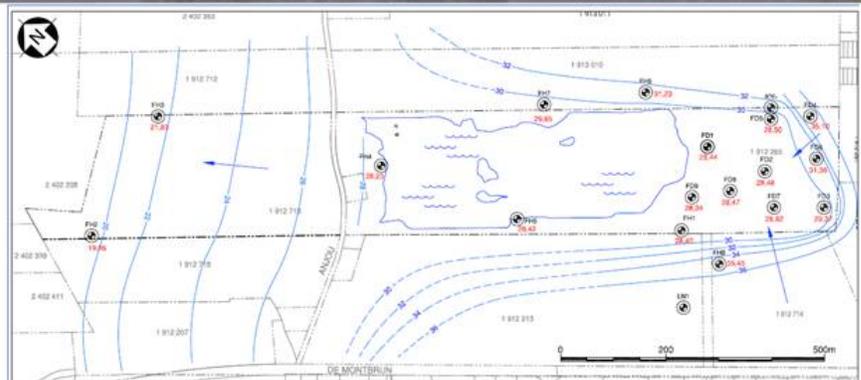
- 1981/83/86
  - Foratec, Hydrogéocanada et MEQ
  - 7 puits. Carrière à sec
  - Objectifs:
    - Nature du roc
    - Perméabilité du roc
    - Sens d'écoulement
    - Nature des déchets



- 1981/83/86
- 2004
  - SNC Lavalin
  - 3 puits
  - Objectifs:
    - Nouveau contexte hydrogéologique
    - Valider perméabilité du roc
    - Qualité de l'eau

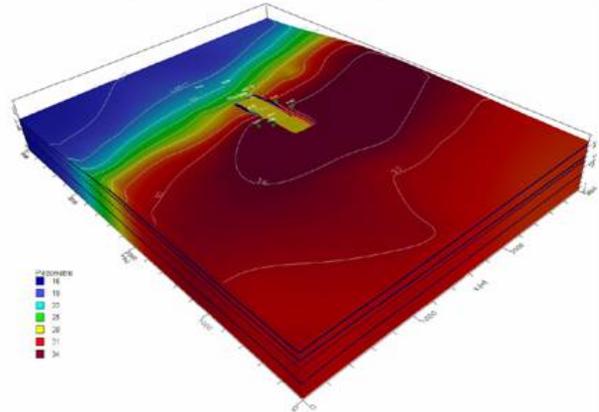


- 1981/83/86
- 2004
- 2006
  - Solmer/Génivar
  - 8 + 9 puits
  - Objectifs:
    - Meilleure définition de l'écoulement
    - Perméabilité du roc



# 1-Historique de la caractérisation hydrogéologique

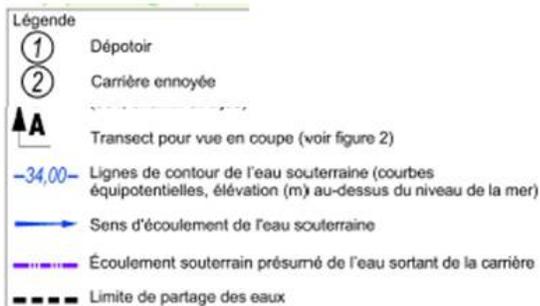
- 1981/83/86
- 2004
- 2006
- 2009
  - Hydrogéologie Richelieu
  - Modélisation de l'écoulement de l'eau
  - Débit d'infiltration dans la carrière



# 2-Modélisation de l'écoulement de l'eau souterraine

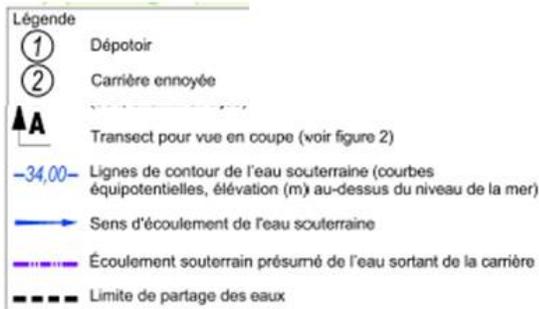
## En conditions **sans pompage**

- Vue en plan
- L'eau souterraine entre par 3 parois, et sort par la 4e

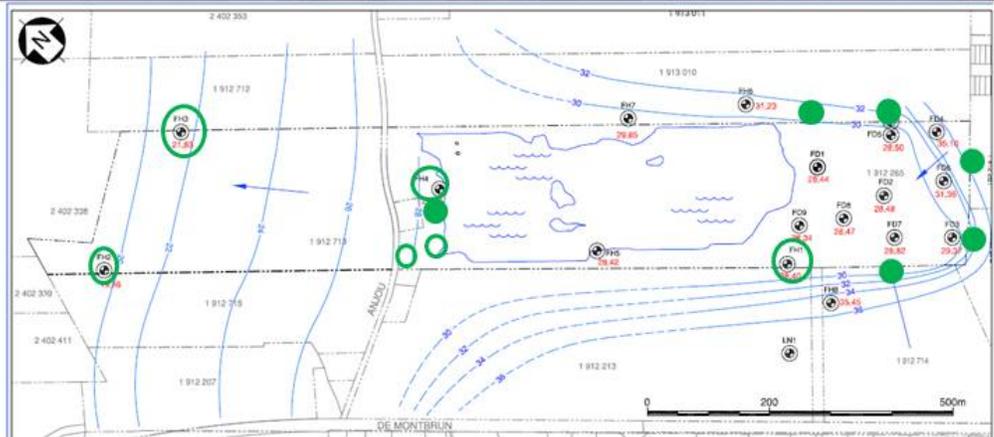


### En conditions **avec** pompage

- Vue en plan
- L'eau entre par 4 parois, et sort par pompage

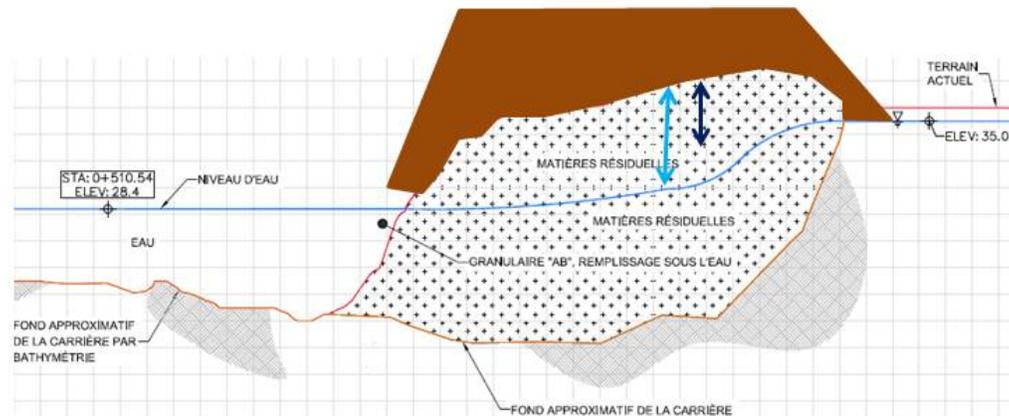


- 1981/83/86
- 2004
- 2006
- 2009
- 2018
  - Sanexen
  - 6 puits
  - Objectif :
    - Puits de surveillance



#### - Étude géotechnique (SolRoc)

- Tassement entre 0 et 1.45m – variable selon emplacement
- Compression en surface: très peu d'impact au niveau de la zone saturée en eau



### 4. Signalements et suivis

Un seul signalement au MDDELCC

### SUIVIS

- Réponse officielle du MDDELCC concernant l'absence d'information sur la construction du mur de soutènement qui retient les déchets toxiques.
- Vérification de l'installation d'un appareil de mesure chez M. Sylvain Matte.
- Envoi d'un avis aux camionneurs sur le respect des limites de vitesse prescrites.
- Cessation de l'utilisation d'une portion de terre agricole comme stationnement temporaire des véhicules des travailleurs.
- Échantillonnage des puits privés

19

### SUIVIS (suite)

### Comptage routier

- État de la circulation avant les travaux de réhabilitation environnementale et prévision de l'augmentation du nombre de camions

20

### Résultats

	Nombre total de véhicule (entre 7h et 17h)*	% d'augmentation des camions (+ 120 camions par jour)
Chemin de Touraine	8628	1.4%
Rue de Montbrun	3732	3.2%
Chemin d'Anjou	1655	7.3%

\* 40 camions ont été soustraits au nombre total de véhicules étant donné que des travaux ont été réalisés par Sanexen durant la journée de comptage

# Questions ?



**VARIA**

**PROCHAINE RENCONTRE : Visite du site ou  
autre**