

ANNEXE E

Formulaire de Rapport d'achèvement d'une étude

Rapport d'achèvement d'une étude

Numéro FMV	15134
Nom du demandeur principal (municipalité ou partenaire)	Ville de Longueuil
Nom, titre, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, et adresse de courriel de la principale personne ressource technique responsable de l'étude	Émilie Fournier, ing. – Chef de division – Soutien au projet d'infrastructures, Service du génie de la Ville de Longueuil. Emilie.fournier@longueuil.quebec 450-463-7100 poste 4778; Cell. : 514-294-0750.
Date du rapport	13 novembre 2019

1. Introduction

L'étude a été réalisée par la firme WSP Canada Inc. L'équipe de travail était formée par les personnes suivantes :

Annie Gauthier, M. Sc. – Directrice de projet
David Grigorciuk, M. Sc. – Chargé de projet
Jean-Philippe Bourque, ing., M. Env. – Chargé de projet
Ginette Paquin, chimiste, M. Sc. A. env. – Révision du rapport
Valérie Houde, ing. Jr – Travaux de terrain
Simon Chamberland, tech. - Arpentage

2. L'étude de faisabilité

Description du projet

Le développement de la zone entourant la station de métro de Longueuil s'est amorcé depuis près de 50 ans. L'inauguration en avril 1967 de la station de métro Longueuil a marqué la première étape du développement du secteur. De nombreux projets de développement résidentiels ont par la suite vu le jour dans les années 70. À l'époque, la place Charles-Le Moyne était principalement résidentielle et les autorités municipales élaboraient une planification visant à optimiser le potentiel du site (services commerciaux et institutionnels) devenu un important pôle d'échange entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. La principale particularité du site était le réseau de circulation intérieur, avec des passerelles surélevées reliant le métro à l'ensemble des tours environnantes. Ce concept de ville intérieure tenait peu compte de la qualité de l'environnement extérieur du site et de la

congestion accrue de l'accès au métro. Ces deux éléments expliquent pourquoi un projet de réaménagement de la place Charles-Le Moyne a été lancé en 2005. Les travaux visaient à humaniser le site, à y ajouter des fonctions dotées d'un pouvoir d'animation et d'attraction, comme le campus universitaire, et à améliorer l'accès aux transports collectifs, conférant ainsi à l'endroit plusieurs caractéristiques préalables à un aménagement de type TOD (*transit oriented development*).

Près de 50 ans après l'ouverture de la station de métro, les bases d'un projet de type TOD sont donc là. La planification qui débute vise à consolider ce rôle. La présence d'équipements de transports collectifs structurants à l'échelle métropolitaine fait de ce secteur un pôle de transport qui a été identifié au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) comme secteur assujéti à une planification particulière. Dans ce contexte, il importe de poursuivre une vision de planification qui intègre les diverses spécialités professionnelles afin d'assurer un développement optimal, mixte et durable, axée sur les principes TOD.

Ce projet est réalisé afin de répondre à certains objectifs du plan stratégique de développement durable (PSDD) de la Ville de Longueuil, tels que:

- une Ville en santé, solidaire et conviviale;
- une Ville verte et bleue, qui offre un environnement en santé et de qualité, une eau de qualité et utilisée avec efficacité, qui vise le zéro déchet;
- une Ville prospère et aménagée durablement : chef de file économique régional, qui offre des milieux de vie mixtes et compacts et des logements diversifiés, de qualité et accessibles;
- une Ville mobile : qui priorise les alternatives à l'auto solo grâce à un transport en commun performant, accessible et écologique, ainsi qu'à la mobilité active;
- une Ville exemplaire de par sa gestion des changements climatiques et sa gouvernance participative.

Le plan directeur de la Place Charles-Le Moyne contribuera à l'atteinte de certaines cibles du plan stratégique de développement durable (PSDD) de la Ville de Longueuil, notamment :

- développer les pôles et les axes structurants multifonctionnels avec des projets de mixité de manière à répondre aux objectifs de densification et d'augmentation d'emploi;
- doubler le nombre de kilomètres des voies cyclables afin d'atteindre un total de 300 km d'ici 2035;
- augmenter de 50 % la part modale de la marche et du vélo d'ici 2035;
- hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe d'ici 2021.

Ce projet permettra également de répondre aux objectifs du PMAD d'accueillir 40% de la croissance à proximité d'une station de transport en commun d'ici 2031 afin de développer des quartiers de type TOD. Une densification aux abords des points d'accès au transport en commun structurant contribuera à offrir au Grand Montréal des milieux de vie durables, moins dépendants de l'automobile.

Objectifs de l'étude

La réalisation des études de caractérisation environnementale permet d'évaluer la qualité des sols aux endroits où il est prévu de réaliser des travaux d'aménagement du réseau supérieur, et ce afin de prévoir les travaux de réhabilitation requis et d'assurer une gestion adéquate des sols excavés, le tout conformément à la réglementation applicable.

Méthodologie

L'étude de caractérisation environnementale a consisté en la réalisation de sondages à l'aide d'une foreuse conventionnelle. Cet équipement a servi au prélèvement d'échantillons de sols en profondeur afin d'y réaliser des analyses chimiques en laboratoire et de déterminer les concentrations en divers contaminants.

L'emplacement des sondages a été déterminé afin de couvrir les enjeux environnementaux mis en évidence dans les études antérieures. L'emplacement a également été déterminé afin d'obtenir une couverture homogène et représentative du site à l'étude.

Au total, 27 forages ont été réalisés dans le secteur Saint-Charles Ouest, ainsi qu'un total de 43 forages dans le secteur La Fayette. Parmi les échantillons prélevés à partir de ces forages, 102 ont été soumis aux analyses chimiques afin de vérifier la qualité environnementale des sols afin de dresser l'état environnemental des deux secteurs.

3. Résultats et recommandations de l'étude de faisabilité

Tel que mentionné à la section 5 et à l'annexe D des rapports de l'étude, la grande majorité des échantillons ont présenté des concentrations en contaminants respectant le niveau B pour une vocation résidentielle. Seuls deux échantillons ont présenté des concentrations en hydrocarbures pétroliers et en métaux comprises dans la plage B-C. Notons toutefois que ces résultats sont conformes pour un usage industriel ou commercial.

Ces résultats nous indiquent donc la présence d'une faible contamination des sols qui devra être précisée lors d'éventuels travaux d'excavation. En effet, bien que les résultats soient conformes avec l'usage du site, il n'en demeure pas moins que les sols contaminés devront être gérés selon la réglementation applicable.

La gestion de sols faiblement contaminés comporte des frais d'excavation, de transport et de disposition qui devront être pris en considération pour l'exécution des plans de développement. Ces frais peuvent être importants vu la grande épaisseur de la couche de remblai présente dans le secteur. L'estimation des coûts pourra être réalisée lors de la conception finale des plans de construction pour chaque secteur.

L'étude de faisabilité permet donc d'éliminer, de façon générale, la possibilité d'une problématique environnementale importante qui aurait pu être présente vu la présence d'une importante couche de remblai sur l'ensemble du secteur. La présence de sols faiblement contaminés ne représente donc pas un frein à la réalisation du plan directeur de la Place Charles-Le Moyne.

4. Prochaines étapes pour le demandeur principal

La ville de Longueuil prévoit poursuivre ses discussions avec ses partenaires (Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de Longueuil, et l'Autorité régionale de transport métropolitain) afin que tous s'engagent financièrement dans ce projet d'amélioration des infrastructures routières du réseau supérieur au pourtour du pôle Charles-Le Moyne. Une fois le financement accroché, les plans et devis pourront débiter.

5. Leçons apprises

L'étude de faisabilité a permis d'établir le portrait environnemental général du secteur visé. Cette information a été essentielle afin de pouvoir déterminer la viabilité du projet. Ceci est d'autant plus vrai compte tenu que nous étions conscients que le secteur se situe dans une zone de remblai de plusieurs mètres d'épaisseur. En effet, un passif environnemental important aurait pu mettre un frein au projet. Nous croyons donc qu'il est primordial de réaliser une telle étude de faisabilité en amont de tout projet similaire, que ça soit dans le territoire de la Ville de Longueuil ou une autre ville.

6. Partage des connaissances

Une page web a été mise en ligne sur le site de la Ville de Longueuil dans le cadre de la vision Longueuil Centre-ville : <https://www.longueuil.quebec/fr/centre-ville>.