MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LA VILLE DE CHARLEMAGNE

AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT AGRANDISSEMENT DU SITE D'ENFOUISSEMENT SANITAIRE D'USINE DE TRIAGE LACHENAIE INC.

Préparé par :

VILLE DE CHARLEMAGNE

84, rue du Sacré-Coeur
Charlemagne (Québec)
J5Z 1W8

3 Mars 1995

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

1.0 INTRODUCTION 1

2.0 CONTEXTE DU PROJET 2

3.0 TRANSPORT ET CIRCULATION 3

4.0 ODEURS 5

ANNEXE 1

Carte localisant le trajet emprunté par les camions

1.0 INTRODUCTION

La Ville de Charlemagne est localisée à environ 2 km à l'ouest du site projeté pour l'agrandissement du site d'enfouissement sanitaire de l'usine de Triage Lachenaie inc.

Sa position stratégique fait en sorte qu'elle subit actuellement plusieurs inconvénients rattachés à l'exploitation du site d'enfouissement sanitaire existant. En effet, par le passé, des plaintes ont été acheminées au Conseil municipal par des citoyens en ce qui a trait aux odeurs qui pouvaient se dégager des camions transporteurs de déchets ou du site d'enfouissement sanitaire lui-même. Comme autre préoccupation principale, le trajet emprunté par la plupart des camions (ceux qui proviennent de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) traverse un secteur résidentiel de la ville de Charlemagne.

2.0 CONTEXTE DU PROJET

L'usine de Triage Lachenaie inc. (U.T.L.) exploite actuellement un site d'enfouissement sanitaire à Lachenaie. Depuis 1986, BF1 a pris possession des lieux et y enfouit :

1985 à 1991	95 000 t.m./an
1991	324 000 t.m./an
1992	800 000 t.m./an
1993	855 000 t.m./an (projeté)
1994	796 000 t.m./an (projeté)

U.T.L. a prévu, dans son étude d'impact, trois scénarios d'enfouissement de déchets solides au site de Lachenaie. Pour les fins de notre analyse, nous avons considéré un apport de 950 000 t.m./an de déchets. Ces déchets se répartissent de la façon suivante :

Communauté Urbaine de Montréal (C.U.M.)	500 000 t.m./an
Ville de Laval	250 000 t.m./an
MRC de L'Assomption et de Les Moulins	105 000 t.m./an
MRC de Thérèse-De Blainville et de Deux Montagnes	95 000 t.m./an

Même si la C.U.M. diminue sa quantité de déchets, U.T.L. a précisé, lors de la première partie des audiences publiques, qu'elle solliciterait de nouveaux clients pour rejoindre ses objectifs. Ces considérations renforcent notre choix pour le scénario le plus fort.

Comme autre point d'inquiétude, soulignons le fait, comme l'indique la carte 1 de l'étude d'impact, que U.T.L. est déjà propriétaire d'un terrain qui est deux fois plus grand que le site actuellement exploité, et celui qui fait l'objet de la présente demande. Nous pouvons facilement émettre l'hypothèse que U.T.L. demandera, dans un délai d'environ 4 ans, un certificat d'autorisation pour un autre agrandissement.

Aussi, il est important de souligner le fait que le *Règlement sur les déchets solides* prévoit que la hauteur des déchets enfouis pourra être supérieure à 4 m dans la mesure où celle-ci sera intégrée au milieu. Ces considérations font en sorte que nous prévoyons que l'exploitation du site d'U.T.L. se prolongera pour encore plusieurs années.

À la page 3-40 de l'étude d'impact, U.T.L. déclare qu'entre septembre 1991 et juillet 1993, le nombre de camions était en moyenne de 449/jour, et ceci sur une base de 5 jours/sem. Pour une quantité moyenne de 650 000 t.m./an (page 1-5), il y a 116 740 voyages de camion/an, soit une moyenne de 5,6 t.m./camion.

Si l'on considère, selon le scénario fort, que 950 000 t.m./an de déchets seront enfouis à Lachenaie et que 120 000 t.m./an de sols faiblement contaminés (page 1-19) seraient acheminés (peu importe le scénario) annuellement afin d'être utilisés comme matériel de recouvrement journalier, on obtient une quantité totale de 1 070 000 t.m./an. Sur cette base, et en considérant 5,6 t.m./camion, on obtient 735 camions/jour, et ceci, 5 jours/sem., d'où, par rapport à la situation vécue de 1991 à 1993, une augmentation du nombre de camions de 286/jour ou de 572 aller-retour/jour, soit 64 %.

D'après la provenance des déchets, nous pouvons au moins supposer que la moitié des camions proviennent de l'autoroute 40 (à ce sujet, l'étude d'impact est muette).

Selon l'étude d'impact, à la page 4-34, U.T.L. précise que le nombre de déplacements pour la situation actuelle (650 000 t.m./an) est de 115 000 camions (449/jour, 5 jours/sem).

Toujours à la même page, on retrouve pour le scénario fort (950 000 t.m./an) 119 000 camions, soit une augmentation de seulement 3,36 %. Nous croyons qu'une erreur s'est glissée ici puisque selon nous :

650 000 t.m./an signifie	115 000 camions
1 070 000 t.m./an signifie	189 300 camions

Il s'agit d'une simple règle de trois. Cette erreur a sûrement conduit à sous-estimer l'importance des impacts de la circulation et du transport. Cette activité peut avoir plusieurs conséquences; lesquelles sont présentées dans l'étude d'impact. Il s'agit de :

- risques d'accidents (plus particulièrement aux échangeurs) (page 4-44);
- dégradation accélérée de la chaussée et diminution de la durée de vie (page 4-43);

- augmentation du niveau de bruit (page4-39);
- émission de poussières (page 4-36);
- pertes de déchets par les camions transporteurs sur le bord des routes;
- perte de boues sur la chaussée d'où diminution de la qualité de roulement et du confort des usagers (page 4-44).

Comme nous l'avons déjà mentionné, un minimum de 50 % des 735 camions par jour proviennent de la CUM et utilisent comme trajet l'autoroute 40 jusqu'à la sortie Le Gardeur pour ensuite revenir sur la voie de service nord de l'autoroute, et par la desserte nord de la 640 jusqu'au site d'enfouissement. Dans ce secteur, l'utilisation du sol actuelle et projetée est résidentielle et on y retrouve une piste cyclable et un parc. Nous trouvons cette situation inacceptable pour la sécurité et la qualité de vie de nos citoyens. Un plan localisant le trajet emprunté est présenté en annexe. Notons que la zone d'étude décrite pour le projet n'inclut pas ce secteur de Charlemagne. Ces impacts sont d'autant plus importants qu'ils sont à notre avis pour une durée indéterminée si l'on considère les possibilités d'agrandissement du site d'enfouissement sanitaire.

Le passage d'un minimum de 350 à 400 camions par jour dans ce secteur cause comme impacts principaux :

- des risques d'accidents dans un secteur résidentiel et récréatif;
- le dérangement à la qualité de vie des résidents par le bruit et les poussières;
- la perte de déchets le long du trajet d'où une diminution importante de l'esthétique du secteur;
- des problèmes d'odeurs générés par les déchets transportés par les camions;
- la détérioration accélérée de la chaussée dont une partie est entretenue par la Ville.

4.0 ODEURS

Les odeurs peuvent provenir du transport des déchets, de leur disposition avant qu'il y ait recouvrement par de la terre ou de la décomposition des déchets qui forment des gaz (biogaz).

À la page 2-18 de l'étude d'impact, U.T.L précise qu'il opère le site de façon continue; le recouvrement du front de déchets se fait au fur et à mesure du déchargement pour minimiser les effets néfastes tels que les odeurs ou la présence d'oiseaux et de vermine. Dans ces conditions, U.T.L. déclare que la disposition des déchets ne peut pas être responsable d'une source d'odeurs significative.

U.T.L. précise à la page 4-37 de l'étude d'impact qu'il installera un système de collecte des biogaz et une torchère dès 1994, et qu'il construira une centrale électrique dès 1995. Ces installations permettront, selon le promoteur, de diminuer significativement la quantité de biogaz et, conséquemment, devraient permettre la résolution du problème d'odeurs.

À la page 3-14 de l'étude d'impact, U.T.L. décrit le régime des vents. À cet effet, deux stations de mesure ont été retenues, soit celle Mascouche et celle de L'Assomption—CDA. Les vents dominants soufflent du sud-ouest dans une proportion de plus de 30 %, et du nord-est dans une proportion d'environ 18 %. À la station de Mascouche, 17 % des vents annuels moyens proviennent du nord-ouest et les vents les plus forts soufflent de l'ouest à plus de 16 km/h. À la station de L'Assomption—CDA, les vents les plus forts sont du sud-ouest et du nord-ouest. Ils atteignent des vitesses moyennes annuelles de 14,7 et 14,4 km/h.

Le site d'U.T.L. est localisé à environ 2 500 m à l'ouest de Charlemagne. Les vents les plus forts provenant de cette direction, certains problèmes d'odeurs ont été perçus dans le passé.

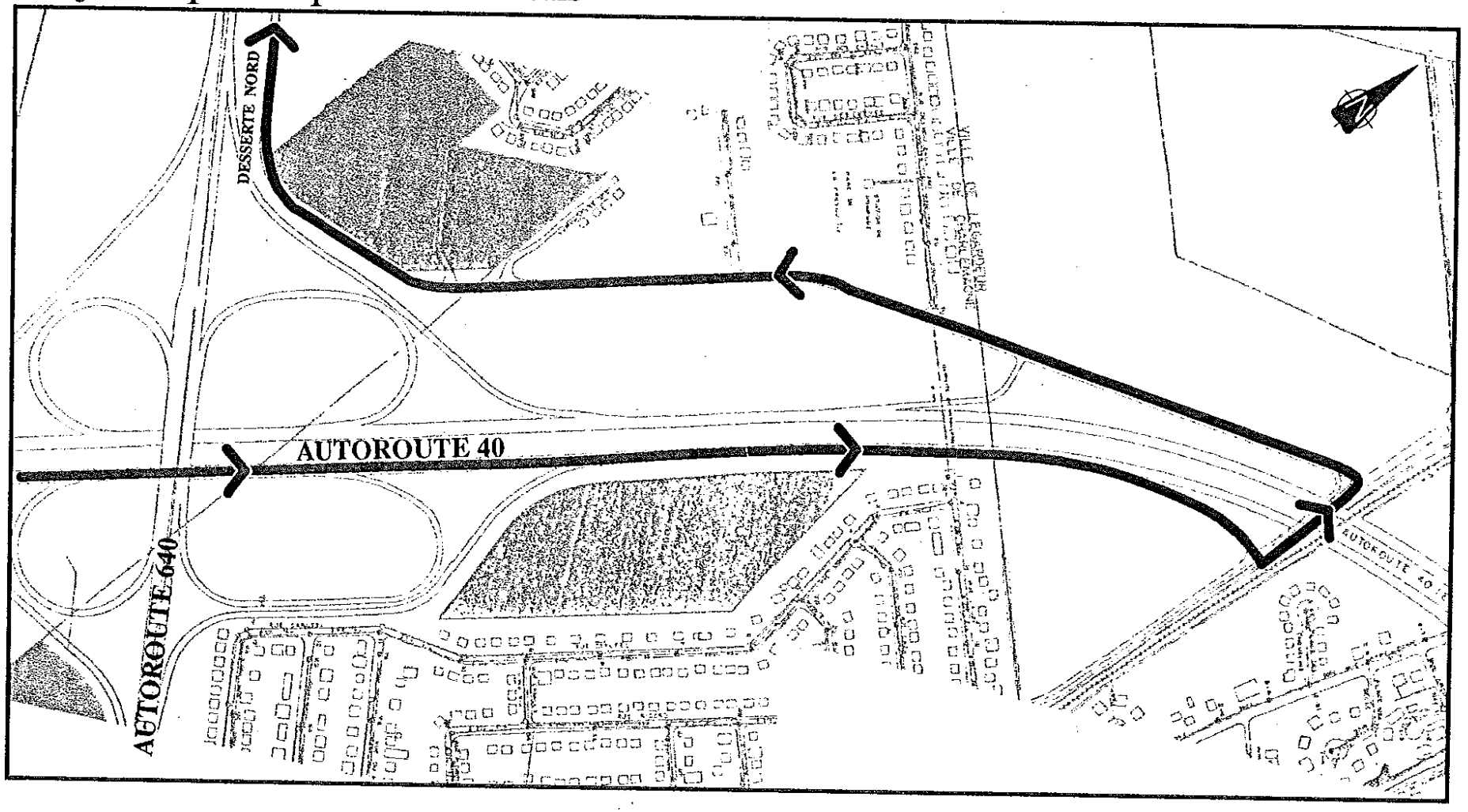
Par contre, à la page 4-46 de l'étude d'impact, U.T.L. prévoit que lors des périodes de production maximale (vers l'an 2001) et en présence de conditions météorologiques défavorables, on pourrait détecter des odeurs désagréables aux abords de la propriété d'U.T.L.

Nous croyons que, dans ces conditions, et si l'on tient compte de la direction des vents dominants et de leur force, notre population pourra encore être incommodée par les odeurs générées par le site.

ANNEXE 1

CARTE LOCALISANT LE TRAJET EMPRUNTÉ PAR LES CAMIONS

Trajet emprunté par les camions



VILLE DE CHARLEMAGNE

MEMOIRE DEPOSE PAR LA VILLE DE CHARLEMAGNE
DOSSIER DE L'AGRANDISSEMENT
DE L'USINE DE TRIAGE DE LACHENAIE
CONCLUSION A AJOUTER AU MEMOIRE DEPOSE LE 7 MARS 1995

CONCLUSION

La Ville de Charlemagne reconnaît la nécessité de l'existence de ce site d'enfouissement.

Cependant, nous demandons à la commission de n'accepter que le scénario faible, soit l'enfouissement maximum d'environ 450,000 t.m.\an, ce afin de permettre une utilisation prolongée de ce site, en plus de limiter les inconvénients majeurs occasionnés par l'opération dudit site.

Il est évident que la situation actuelle cause de sérieux inconvénients aux résidents de Charlemagne, alors, que sera notre situation si l'on double ou triple le volume de déchets acheminé vers ce site.

De plus, nous demandons au ministère de s'assurer que des solutions viables et tangibles soient apportées dans les plus brefs délais afin de corriger ces situations inaceptables que doivent subir nos citoyens.

La problématique au niveau du transport des ordures, surtout celle provenant de la région ouest de notre territoire, qui représente près de 50% du volume projeté pour les années futures, se doit d'être sérieusement considérée.

Tel que mentionné clairement dans notre mémoire, ces inconvénients sont majeurs pour notre population. Pour minimiser ces inconvénients, nous croyons que les solutions suivantes doivent être exigées et mises en application immédiatement.

A. Le seul trajet acceptable pour le transport des déchets provenant de l'ouest de notre territoire (s'il doit continuer) doit se limiter à l'utilisation de l'autoroute 40, de l'échangeur 40\640 et de l'autoroute 640. Ce qui exclut totalement l'utilisation de la sortie Pierre Legardeur.

84, rue Du Sacré-Coeur
Charlemagne, Qc
J5Z 1W8

Téléphone
(514) 581-2541
Télécopieur
(514) 581-0597

...\2

B. La construction d'un mur antibruit sur le côté sud de l'autoroute 40, soit à partir de l'autoroute 640 jusqu'à la hauteur de la rue Camille.

C. L'assurance que les promoteurs feront régulièrement l'entretien des terrains adjacents aux voies de circulation utilisées, soit ne laisser aucun détritus provenant des camions de transport des déchets.

D. L'assurance que la Ville n'aura pas à défrayer des coûts additionnels pour la réfection de la chaussée suite à une dégradation prématurée causée par l'affluence des camions sur ces voies.

E. Limiter (selon le scénario FAIBLE), le volume annuel d'enfouissement à ce site.

Nous demandons aussi au Ministère de l'Environnement et de la Faune d'exiger du promoteur des garanties formelles quant au contrôle des odeurs, et ce pour l'entière durée de l'exploitation de ce site.

Finalement, nous souhaitons qu'advenant le cas ou la présente demande d'agrandissement de ce site soit acceptée par le Ministère, qu'il soit clairemnet indiqué qu'aucune autre demande future d'agrandissement de ce site ne soit permise ni même considérée.

Nous remercions les membres du bureau d'audience publique pour l'intérêt accordé à nos revendications.

EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX DE LA SEANCE REGULIERE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE CHARLEMAGNE

TENUE LE 10 JANVIER 1994

RESOLUTION NUMERO: 94-01-004

USINE DE TRIAGE DE LACHENAIE

ATTENDU QUE l'usine de triage de Lachenaie a fait une demande d'agrandissement de son site d'enfouissement;

ATTENDU QUE depuis le début de l'été 1993, plusieurs résidents se soient plaints d'odeurs nauséabondes en provenance du site d'enfouissement de l'usine de triage de Lachenaie;

ATTENDU QUE le secteur de La Presqu'Ile fait partie de la zone d'étude du projet d'agrandissement dudit site d'enfouissement;

ATTENDU QUE le secteur de La Presqu'Ile e[illegible]orité résidentiel;

ATTENDU QUE lesdites odeurs portent [illegible]te à la jouissance des résidents de leur propri[illegible]

POUR CES MOTIFS:
IL EST PROPOSE PAR: M. Roger Lebrun
APPUYE PAR: M. Bernard Thibault

QUE demande soit faite au MENVIQ de porte[illegible] ne at[illegible]ntion très particulière aux odeurs émises pa[illegible] de triage de Lachenaie et qu'il tienne compt[illegible] proximité du secteur de La Presqu'Ile pour tou[illegible] susceptible de porter atteinte à la q[illegible]ité d'environnement dudit secteur.

QUE copie de cette résolution soit acheminée au Ministère de l'Environnement du Québec [illegible] du comté de Masson, Monsieur Yves Blais [illegible] Vil[illegible] de Lachenaie.

ADOPTE

Vraie copie conforme
donnée à Charlemagne
ce 11e jour du mois
de janvier 1994

Léo-M. Lapage, o.m.a.
Greffier