

5.4.6 Infrastructures

5.4.6.1 *Infrastructures routières*

Le réseau routier local est composé des éléments suivants :

1- Routes provinciales numérotées :

- Route 158 dans l'axe est-ouest.

2- Routes locales :

- 1^{re} Rue;
- 2^e Rue;
- rang Sainte-Marguerite;
- chemin Trait-Carré;
- montée Masson;
- montée Gascon;
- montée Valois;
- montée Lafrance;
- rue Godard;
- chemin Val-des-Lacs.

Le chemin Val-des-Lacs a été prolongé spécifiquement pour accéder directement, plus facilement et de façon sécuritaire au L.E.T. à partir de la route 158, ce qui a soulagé les artères secondaires et réglé les problèmes de circulation. Une analyse complète de la problématique de la circulation est présentée à la section 5.4.7.

5.4.6.2 *Infrastructures énergétiques*

Des conduites de gaz naturel sont présentes dans la zone d'étude, permettant de desservir les activités et les bâtiments. Elles sont montrées sur la figure 5.20.

Par ailleurs, une conduite a été construite expressément pour acheminer le biogaz capté par Waste Management sur le L.E.T. à l'usine Cascades de Saint-Jérôme, en vertu d'un partenariat entre Waste Management, Cascades et Gaz Métro. Cette conduite est localisée sur la figure 5.20.

5.4.6.3 *Infrastructures d'aqueduc et d'égout*

Les résidences disséminées le long des rues ainsi que celles du Domaine des Cyprès sont desservies par des installations privées. Des infrastructures d'aqueduc sont localisées le long de la route 158 et de la 22^e Rue. Le terrain de camping est alimenté en eau potable par un réseau privé. Le complexe pénitencier de Sainte-Anne-des-Plaines est alimenté par des puits souterrains avec une réserve d'eau à l'extérieur. Le complexe possède sa propre usine d'épuration des eaux usées. Les eaux usées domestiques des résidences de la zone d'étude locale sont traitées par des installations septiques individuelles.

5.4.6.4 Sources d'alimentation en eau potable

5.4.6.4.1 Eaux de surface

La municipalité de Sainte-Sophie s'alimente en eau potable à partir de l'eau de surface provenant de la rivière l'Achigan. La prise d'eau municipale se situe près de la route 158, à proximité de l'usine de filtration localisée à environ deux kilomètres au nord-est de l'Hôtel de Ville de Sainte-Sophie. Cette prise d'eau est située en amont et à 5,8 km au nord-est du futur projet d'agrandissement proposé de Sainte-Sophie.

Une douzaine d'étangs ont également été relevés au cours de l'inventaire réalisé par Golder Associés (Décembre 2002a). Ces étangs servent à l'irrigation ou à l'abreuvement des animaux dans le cas de certaines exploitations agricoles. La plupart de ces étangs sont localisés à la limite du secteur boisé et des terres agricoles à des distances variant entre 1,3 km et 2,4 km au sud-est du secteur d'agrandissement projeté et sont utilisés par les producteurs agricoles du chemin Trait-Carré.

5.4.6.4.2 Puits d'eau souterraine

Un inventaire complet des sources d'approvisionnement en eau a été réalisé dans la région immédiate du site proposé pour l'agrandissement du L.E.T. de Sainte-Sophie. Le secteur retenu pour l'inventaire comprend :

- la 1^{re} Rue, la 2^e Rue et la montée Masson, qui font partie de la municipalité de Sainte-Sophie;
- le chemin Trait-Carré, la montée Morel et le secteur résidentiel du Domaine des Cyprès, qui font partie de la ville de Sainte-Anne-des-Plaines;
- la montée Lafrance, le rang Sainte-Marguerite et la côte Saint-Pierre, localisés à l'intérieur des limites de Mirabel.

Cet inventaire a été réalisé en trois étapes, soit :

- la compilation des informations disponibles dans l'Annuaire des puits et forages;
- des entretiens téléphoniques avec les représentants de la municipalité de Sainte-Sophie et des villes de Mirabel et de Sainte-Anne-des-Plaines;
- la visite de toutes les résidences du secteur retenu pour l'inventaire.

La figure 5.23 présente la localisation des sources d'approvisionnement en eau qui ont été répertoriées au cours de cet inventaire.

Figure 5.23

**INVENTAIRE DES SOURCES
D'APPROVISIONNEMENT EN EAU**

Légende

Puits municipaux et puits de réseau privé

- Municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines
- Pénitencier de Sainte-Anne-des-Plaines
- Réseau municipal à Mirabel

**Source d'approvisionnement en eau
résidentielle et agricole**

- Inconnue
- Pointe filtrante
- Puits dans le roc
- Puits de surface
- Puits répertorié dans l'annuaire des puisatiers
- ND 22** Information non disponible

Aire de recharge de l'aquifère semi-captif du roc

- A - Zone 1 (bioréacteur)
- B - Ancien LES
- C - Zone d'agrandissement du LET
- D - Zone 4 (aire d'exploitation actuelle)

Limite de la zone d'étude locale

Aqueduc

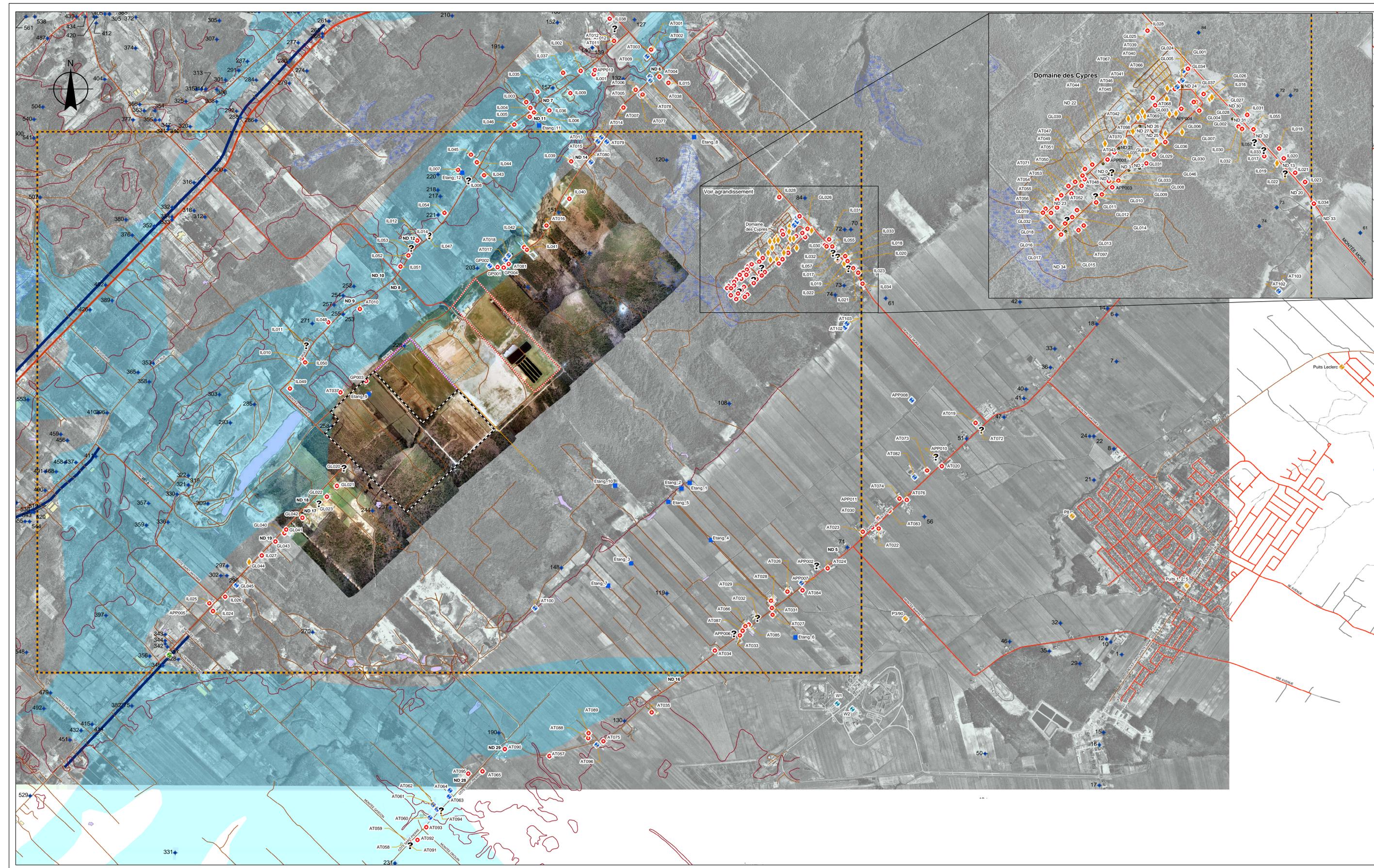
Milieu humide

0 500 1 000 m



Source : Golder, 2007b

N° contrat TECSULT : 05-14746



a) Sources d'alimentation individuels

Un total de 254 résidences et/ou établissements ont été identifiés dans le secteur ciblé par l'inventaire de 2002. Ces résidences et/ou établissements sont alimentés par une ou plusieurs sources d'approvisionnement en eau et quelques résidences et/ou établissements sont alimentés par une source d'approvisionnement commune.

Bien que l'inventaire se soit déroulé sur plusieurs jours (incluant les fins de semaine) et à différentes heures de la journée (incluant les soirées), 25 résidences n'ont pu être visitées puisque les propriétaires et/ou locataires étaient toujours absents alors que 13 résidents ont refusé de collaborer. Dans ces deux situations, aucune source d'approvisionnement en eau n'a pu être inventoriée ou localisée. Il a cependant été considéré que ces résidences et/ou établissements étaient également alimentés par des puits.

Les différents types de sources d'approvisionnement en eau et le nombre inventorié par type sont :

- Puits dans le roc : 142
- Puits de surface : 31
- Pointes filtrantes : 20
- Étangs : 12
- Sources inconnues : 20
- Informations non disponibles : 38

En périphérie de la zone d'agrandissement projetée, les résidents s'alimentent en eau à l'aide de puits domestiques principalement installés dans l'unité du roc (142). La profondeur de ces puits varie de 9 à 137 m. Selon les informations obtenues des propriétaires, quelques puits seulement étaient terminés au contact de l'argile et du roc. Ces puits ont été inclus dans le type de source « puits dans le roc ».

Pour les puits aménagés dans l'aquifère du roc, en aval hydraulique, les puits les plus rapprochés sont ceux qui sont localisés le long du chemin Trait-Carré, à plus de 3 km du secteur d'agrandissement projeté du L.E.T. Il y a également quelques puits à l'ouest de la zone d'agrandissement prévue sur le rang Sainte-Marguerite mais ceux-ci ne sont pas à l'aval hydraulique.

Plusieurs résidences sont également alimentées par des puits de surface (31) ou des pointes filtrantes (20). Les puits de surface incluent tous les puits aménagés dans les dépôts meubles à faible profondeur. Leur diamètre varie de 0,150 m à plus ou moins 1,0 m et leur profondeur varie de 2,4 à 10,6 m. Les puits de surface les plus rapprochés du secteur d'agrandissement projeté du L.E.T. sont situés en aval hydraulique à plus de 1,5 km au nord-est (GP002, AT017 et AT018). Ces puits ont un diamètre de 0,9 m et sont aménagés à faible profondeur dans le sable.

Les résidences alimentées par des pointes filtrantes sont toutes localisées dans le Domaine des Cyprès. Ce secteur résidentiel est localisé à environ 2,5 km au nord-est du secteur

d'agrandissement projeté du L.E.T. Les pointes filtrantes ont habituellement un diamètre de 5 cm et leur profondeur varie de 2,4 à 5,5 m. Il est à noter que ces types de puits (puits de surface et pointes filtrantes) ne sont pas répertoriés dans la base de données du SIH (système d'information hydrogéologique) du MDDEP.

Selon les informations obtenues de l'Annuaire (puits dans le roc), le niveau statique de l'eau souterraine dans les puits varie de 0,3 à 33,5 m de profondeur par rapport au terrain naturel, avec une majorité de niveaux entre 1,5 et 13,7 m de profondeur. La moyenne des débits mesurés dans les puits, lors de leur installation, était de 103 L/min. Ces informations n'ont pas été validées lors de la visite des résidences et/ou établissements. Il est à noter que les coordonnées tirées de l'annuaire sont parfois imprécises et par conséquent, la localisation des puits et forages sur la carte peut être légèrement inexacte.

Plusieurs propriétaires et/ou locataires des résidences et/ou établissements visités n'avaient aucune information sur les caractéristiques particulières de leur puits. Lorsque les informations obtenues ne permettaient pas de déduire le type de source d'approvisionnement en eau, le type « source inconnue » a été assigné.

b) Sources d'alimentation municipales

Les municipalités de Sainte-Sophie, Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines se trouvent à l'intérieur de la zone d'étude. Deux de ces municipalités s'alimentent en eau potable à partir de l'eau souterraine, soit Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines.

La municipalité de Sainte-Sophie capte une partie de son eau potable dans la rivière l'Achigan. La prise d'eau est située à 5,8 km au nord-est du secteur d'agrandissement projeté du L.E.T. et à 1,5 km en amont de l'embouchure de la rivière Jourdain.

Le réseau d'aqueduc de la ville de Sainte-Anne-des-Plaines est alimenté par six puits d'eau souterraine installés au roc. Le puits municipal le plus près de la zone d'agrandissement (P3/90) est localisé à environ 4,5 km vers le sud-est, en aval hydraulique. Le pénitencier de Sainte-Anne-des-Plaines est également alimenté par deux puits aménagés dans le roc qui sont localisés à environ 4,4 km au sud-est, en aval hydraulique.

La ville de Mirabel couvre un grand territoire. Le secteur le plus près du secteur d'agrandissement projeté du L.E.T. est Saint-Janvier. Le réseau d'aqueduc de Saint-Janvier se prolonge sur le rang Sainte-Marguerite jusqu'à la montée Gascon. Le puits qui alimente cette partie du réseau d'aqueduc est localisé tout près du chemin des Pins, à environ 2,6 km au sud-ouest du secteur d'agrandissement projeté du L.E.T., en amont hydraulique.

5.4.7 Circulation routière

Une étude de l'état actuel de la circulation routière et de l'état de la chaussée sur les principaux itinéraires d'accès au site a été réalisée (Cima, septembre 2007).

5.4.7.1 Caractéristiques générales du réseau routier du secteur

L'unique accès au lieu d'enfouissement technique (L.E.T.) se situe à l'intersection du chemin Val-des-Lacs et de la 1^{re} Rue. Le prolongement récent du chemin Val-des-Lacs entre la route 158 et l'accès du L.E.T., identifié à la figure 5.24, a eu comme effet d'amener la majorité des camions à destination du site à circuler sur ce tronçon de route. La portion ouest de la route 158 de même que l'intersection de la route 158 et du chemin Val-des-Lacs sont donc sollicitées et font partie de l'étude. Par contre, la 2^e Rue n'en fait pas partie puisqu'elle ne représente pas un itinéraire privilégié à destination du site. Un deuxième accès au site, utilisé exclusivement par la circulation liée aux activités de construction, est situé sur la 1^{re} Rue, à l'ouest de l'accès principal.

Sur le tronçon étudié, la route 158 est de type urbain ou péri-urbain lorsqu'elle traverse l'agglomération de Saint-Jérôme et elle devient ensuite rurale entre les agglomérations de Saint-Jérôme et Sainte-Sophie. La route 158 est sous juridiction provinciale. Selon la classification fonctionnelle du ministère des Transports du Québec (MTQ), la route 158 est considérée comme une route nationale¹².

Le chemin Val-des-lacs est orienté nord-sud. Au nord de la route 158, il dessert quelques habitations et la localité de Lac-Alouette. Il a été prolongé au sud de la route 158 en 2000 spécifiquement pour les besoins du L.E.T.

Le secteur d'étude se compose donc de quatre tronçons, qui ont chacun leurs caractéristiques propres, tel qu'illustré au tableau 5.22.

Tableau 5.22 Caractéristiques des tronçons à l'étude

Tronçon	Axe	Milieu	Nombre d'accès total	Longueur du tronçon	Accès/km
T-1 ¹³	Route 158	Mixte	176	7,6 km	23
T-2	Chemin Val-des-Lacs	Rural	2	3,1 km	0,6
T-3	1 ^{re} Rue (ouest)	Rural	4	1,7 km	1,8
T-4	1 ^{re} Rue (est)	Rural	29	3,2 km	9,1

Source : Cima, 2007.

En plus des nombreuses résidences, la route 158 est bordée de commerces ayant leur accès sur la route (Galeries Laurentides, alimentation, construction, essence) et d'une école, située dans la partie urbaine, à proximité de la route 117. Plus près de l'intersection avec le chemin Val-des-Lacs, la présence d'un terrain de golf a été notée au nord de la route 158.

À l'exception d'une partie de la route 158, tout le secteur est de type rural. Les activités agricoles sont présentes en particulier sur la 1^{re} Rue. Des activités équestres et de loisirs sont recensées sur les trois tronçons à l'étude, comme en atteste la présence des établissements

¹² Classification fonctionnelle du réseau routier du MTQ, 1996, 4^e édition.

¹³ Le tronçon T-1 se limite à la partie de la route 158 située à l'Ouest du chemin Val-des-Lacs puisque la majorité des camions circulent sur ce tronçon.

(ranch) et des nombreuses traverses qui croisent les axes routiers à l'étude (sentiers équestres, de motoneige et de moto). Deux tronçons comportent très peu d'accès aux résidences, soit T-2 (chemin Val-des-Lacs) et T-3 (1^{re} Rue Ouest). Par contre, sur le tronçon T-4 (1^{re} Rue Est), plusieurs accès ont été dénombrés. Outre le L.E.T. de Sainte-Sophie, une carrière en opération se trouve dans le secteur sur la 1^{re} Rue, à l'ouest du lieu d'enfouissement technique.

5.4.7.2 *Fonctionnement actuel du site*

Durant l'année 2006¹⁴, 1 177 969 tonnes métriques de matières résiduelles et sols (à titre de matériau de recouvrement) ont été reçues pendant les 311 jours ouvrables selon les statistiques d'achalandage du site. Le site est ouvert toute l'année, en semaine, du lundi au vendredi entre 6 h et 22 h 30, et le samedi, entre 6 h et 12 h.

Ainsi, sur la base de l'ensemble des statistiques recueillies au poste de pesée à l'entrée du site pour l'année 2006, il y a en moyenne 217 camions par jour qui fréquentent le site aux fins d'enfouissement et environ 32 camions le samedi. Le mois de juin est le mois le plus achalandé et on y dénombre alors 313 camions. Une trentaine de camions fréquentent le site pour d'autres activités (livraisons, construction de bureaux ou autres) non liées aux opérations d'enfouissement. De plus, une moyenne de 15 camionnettes (citoyens) par jour est recensée à l'écocentre auxquels s'ajoutent 163 autres véhicules de services, employés et visiteurs. Il est à noter que plus de 95 % de l'activité de camionnage se déroule entre 6 h 30 et 18 h 30.

La classe de véhicules la plus présente est le camion remorque provenant des postes de transbordement (26 %). Les camions roll-off et à chargement arrière avec 23 % chacun, sont les autres types de camions les plus observés sur le site. Le reste des camions fréquentant le site se partage entre les 10-12 roues (14 %), les semi-remorques (10 %), et les chargements avant (4 %).

5.4.7.3 *Circulation dans la zone d'étude*

Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de l'année 2004 fournis par le ministère des Transports du Québec sont illustrés à la figure 5.25 pour les tronçons où cette information est disponible. Ces débits donnent un portrait global de la circulation dans les environs du L.E.T. de Sainte-Sophie. Les DJMA les plus élevés se retrouvent évidemment sur l'autoroute 15 et la route 117, alors que l'achalandage sur la route 158 diminue lorsqu'on se déplace vers l'est.

¹⁴ L'année 2006 constitue la période de référence puisque les statistiques complètes sont disponibles pour l'année entière.



Agrandissement du lieu d'enfouissement technique de Sainte-Sophie

Étude d'impact sur l'environnement

Figure 5.24

SECTEUR ET TRONÇONS À L'ÉTUDE

Accès du site



Échelle approximative
0 0,5 1 1,5 2 km

Source : CIMA, septembre 2007

N° contrat TECSULT : 05-14746

Septembre 2007





0514746-photographie | fig 5.25 - aic3 | 240907



Agrandissement du lieu d'enfouissement technique de Sainte-Sophie

Étude d'impact sur l'environnement

Figure 5.25

DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS
DANS LE SECTEUR D'ÉTUDE

N° contrat TECSULT : 05-14746

Septembre 2007



Afin de compléter les données de circulation requises, des comptages ont été réalisés aux principales intersections utilisées par les camions de matières résiduelles, soit l'intersection route 158/chemin Val-des-Lacs, 1^{re} Rue/chemin Val-des-Lacs (accès du site), et 1^{re} Rue/montée Masson. Les comptages ont permis de déterminer le nombre de camions générés par le L.E.T. de Sainte-Sophie, de connaître leur itinéraire et de qualifier les conditions de circulations actuelles aux heures de pointe. La provenance des camions se dirigeant au site peut être déduite des résultats des comptages de circulation (figure 5.26). En effet, la majorité des camions allant vers le L.E.T. de Sainte-Sophie arrivent par l'ouest sur la route 158 (72 %). Ces camions proviennent de l'autoroute 15 et de la route 117 qui sont des axes majeurs desservant des bassins de population importants. L'axe du chemin Val-des-Lacs amène 83 % des camions au site, ce qui ne laisse que 17 % pour la 1^{re} Rue, soit 5 % venant de l'ouest et 12 % de l'est.

Les itinéraires d'accès au site prouvent que le prolongement du chemin Val-des-Lacs répond aux attentes et joue le rôle pour lequel il a été construit.

5.4.7.4 Importance relative du L.E.T. dans la circulation lourde

La figure 5.26 illustre les débits actuels de camions générés par le L.E.T. ainsi que l'importance des camions reliés au site par rapport à l'ensemble des activités de camionnage sur les axes étudiés.

Sur la route 158, à l'ouest de l'intersection du chemin Val-des-Lacs, les véhicules lourds générés quotidiennement par le L.E.T. comptent pour 32 % des véhicules lourds. C'est donc dire que le trafic régional que supporte la route 158 comprend une quantité importante de véhicules lourds ayant d'autres origines et destinations que le L.E.T. de Sainte-Sophie. Lorsque le nombre de camions générés par le L.E.T. est comparé au trafic total de tous les véhicules circulant sur la route 158, le pourcentage est de 3,5 % à l'ouest du chemin Val-des-Lacs.

Sur le chemin Val-des-Lacs proprement dit (au nord de la 1^{re} Rue), les véhicules lourds accédant au lieu d'enfouissement technique comptent pour 75 % des véhicules lourds. Fait à noter, les camions reliés au L.E.T. comptent pour 51 % du trafic total de véhicules. Ce pourcentage élevé vient confirmer que le prolongement du chemin Val-des-Lacs joue bien son rôle de centraliser l'accès au site par un même itinéraire et que ce cet itinéraire n'est pas emprunté par beaucoup d'automobilistes.

Sur la 1^{re} Rue, les débits de camions générés sont faibles. Cependant, en raison des faibles débits automobiles, la proportion des camions reliés au L.E.T. par rapport au débit total de véhicules varie entre 11 % et 13 %.

Pour ce qui est de la carrière située à l'extrémité ouest de la 1^{re} Rue, les comptages ont permis d'estimer qu'elle génère environ 60 véhicules lourds sur la 1^{re} Rue (total des deux directions) sur 12 heures. Par ailleurs, les comptages ont révélé l'existence d'une circulation de transit de camions sur la 1^{re} Rue et le chemin Val-des-Lacs. Ces camions sont en transit entre la portion sud de la montée Masson et la route 158. Le L.E.T. n'est donc pas la seule source de camionnage pour la 1^{re} Rue.

5.4.7.5 Conditions de circulation

Une compilation par période de 15 minutes des données de comptage a permis d'établir les débits circulant aux heures de pointe. Ces heures de pointe sont communes pour les intersections recensées :

- Heure de pointe du matin : de 7h30 à 8h30;
- Heure de pointe du soir : de 16h30 à 17h30.

Heure de pointe du matin

Les conditions de circulation sont qualifiées d'excellentes aux intersections 1^{re} Rue/chemin Val-des-Lacs et 1^{re} Rue/montée Masson gérées par des arrêts. En effet, un niveau de service global de A¹⁵ est obtenu pour chacune de ces intersections.

Pour ce qui est de l'intersection route 158/chemin Val-des-Lacs, les conditions de circulation sont généralement bonnes. L'intersection gérée par des feux de circulation fonctionne en mode adaptatif et affiche un niveau de service global de C. Elle présente une réserve de capacité de 31 %.

Heure de pointe du soir

Tout comme à l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation obtenues pour les intersections 1^{re} Rue/chemin Val-des-Lacs et 1^{re} Rue/montée Masson sont qualifiées d'excellentes. Quant à l'intersection route 158/chemin Val-des-Lacs, bien que les débits soient plus élevés qu'en période de pointe du matin, une réserve de capacité de 37 % est disponible. L'intersection affiche une plus grande réserve de capacité en période de pointe du soir car le débit de l'approche nord est plus faible. En ce qui a trait aux conditions de circulation, elles sont qualifiées d'acceptables. L'intersection affiche un niveau de service global de D. Le mouvement le plus difficile est le virage à gauche vers le nord, qui fonctionne à un niveau de service E.

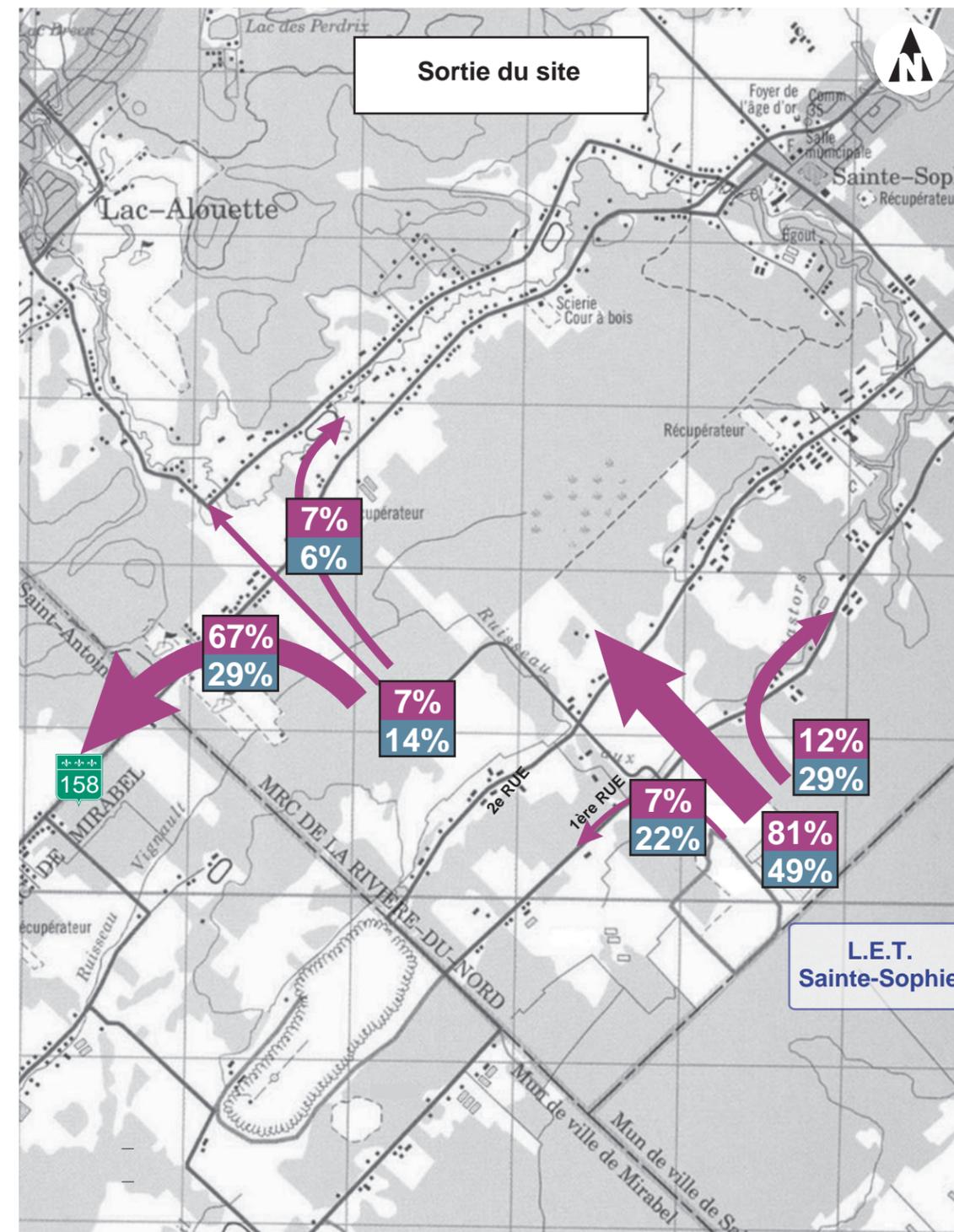
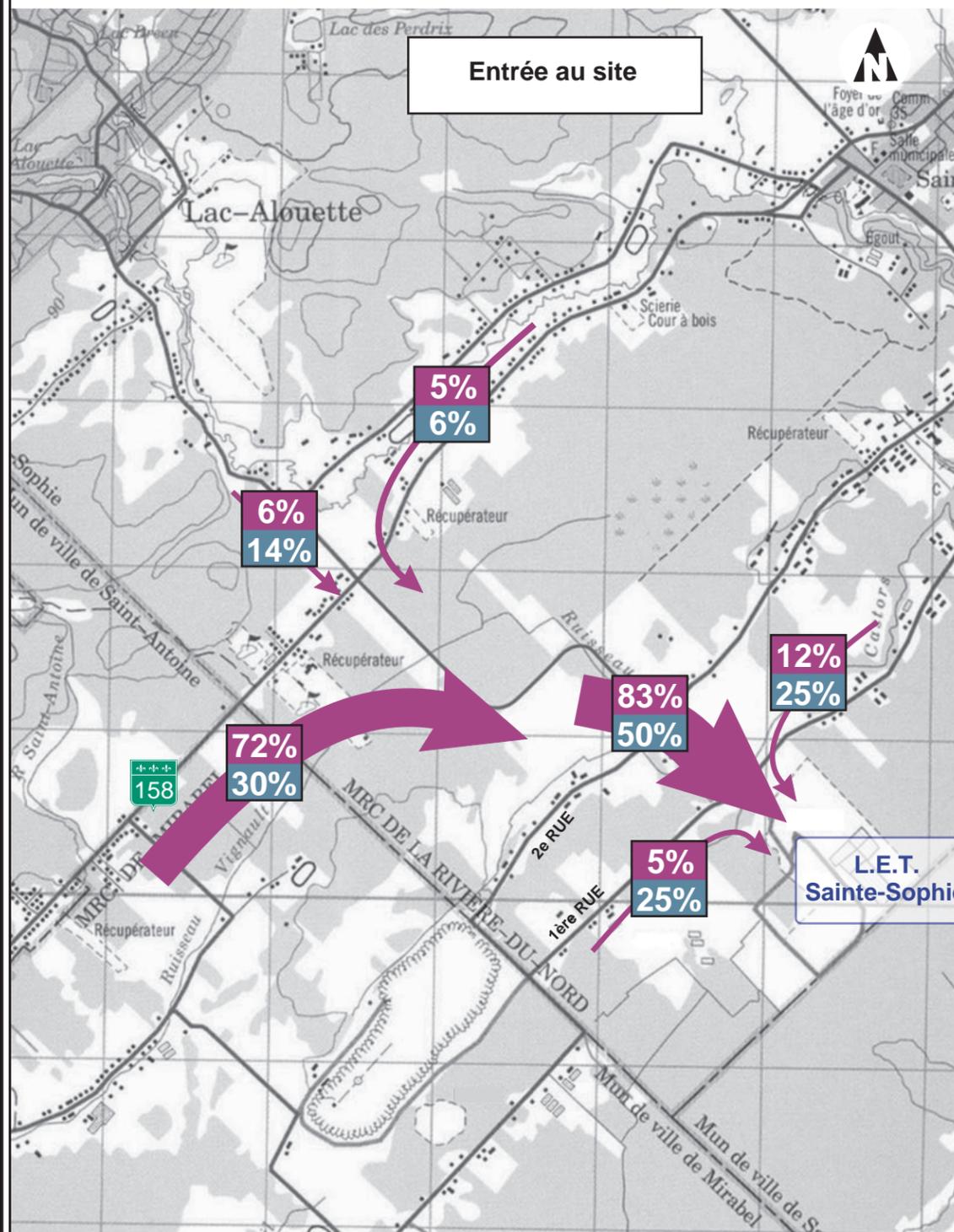
5.4.7.6 Signalisation et sécurité

Des relevés visuels dans le secteur d'étude ont été effectués dans le but d'identifier la signalisation d'acheminement en place, les interdictions de camionnage, les limites de vitesse, etc. Par ailleurs, l'observation du fonctionnement du L.E.T. et ses abords sur une période de 12 heures a permis de formuler quelques constats quant à la sécurité routière.

¹⁵ Le niveau de service qualifie la condition de circulation à l'intersection. Le niveau de service A + exprime une excellente fluidité du trafic tandis que le niveau de service F + définit une mauvaise circulation (intersection saturée). Les niveaux intermédiaires entre A + et F + définissent des conditions variables entre ces deux extrêmes.

Figure 5.26

AXES ROUTIERS EMPRUNTÉS PAR LES VÉHICULES À DESTINATION DU L.E.T. DE SAINTE-SOPHIE



Légende

- 81%** Pourcentage de camions (sur le total généré par le L.E.T.)
- 49%** Pourcentage d'automobiles (sur le total généré par le L.E.T.)

Échelle approximative



Source : CIMA, septembre 2007

N° contrat TECSULT : 05-14746

Septembre 2007

Sur les tronçons T2, T3 et T4 à l'étude, la limite affichée est généralement de 50 km/h, alors que la vitesse limite affichée sur la route 158 (tronçon T1) varie entre 50 et 90 km/h. La portion du chemin Val-des-Lacs au Nord de la route 158 affiche une vitesse limite de 80 km/h. Finalement, la vitesse affichée sur la montée Masson est de 80 km/h dans sa partie rurale, soit hors des limites de Sainte-Sophie.

La circulation de transit pour les véhicules lourds est permise sur la route 158. Par contre, elle est interdite sur la montée Masson au nord de la 1^{re} Rue : les camions provenant du sud sur la montée Masson doivent emprunter la 1^{re} Rue puis le chemin Val-des-Lacs pour atteindre la route 158. Par ailleurs, il y a une interdiction de circuler entre 21 h et 7 h visant les véhicules lourds sur la 1^{re} Rue.

Une interdiction d'utiliser le frein moteur « Jacob » est affichée sur le chemin Val-des-Lacs. De plus, les préposés présents à la guérite d'accès au L.E.T. assurent une surveillance quant au respect de ce règlement.

Trois panneaux importants signalent la présence du lieu d'enfouissement technique de Sainte-Sophie. Deux de ces panneaux se situent à l'intersection route 158/Val-des-Lacs. Ils indiquent aux usagers de la route 158 (dans les deux directions) d'emprunter le chemin Val-des-Lacs en direction sud. Le dernier panneau se situe près de l'intersection montée Masson/1^{re} Rue et indique aux usagers de la montée Masson direction sud de tourner à droite sur la 1^{re} Rue pour atteindre le lieu d'enfouissement technique. Sur le chemin Val-des-Lacs en direction sud, un panneau à chaque intersection invite les usagers à poursuivre tout droit leur route pour atteindre le L.E.T.

Suivant les recommandations du plan de transport des Laurentides, le MTQ est dans un processus d'amélioration de la sécurité routière de la route 158. Les modifications déjà apportées sont :

- pavage des accotements;
- installation de feux de circulation aux intersections avec la 36^e Avenue, le chemin Val-des-Lacs et dans Sainte-Sophie (deux feux de circulation supplémentaires);
- pavage de la route 158 entre Saint-Antoine et Val-des-Lacs.

L'accès au L.E.T. ne présente pas de problématique de sécurité en raison du faible achalandage de l'intersection et de la visibilité suffisante.

Les observations lors de la journée de comptage confirment que le ramassage des résidus tombés des camions circulant sur le chemin Val-des-Lacs se fait de façon régulière. Cette activité est essentielle au maintien de la sécurité car un débris d'importance laissé sur la chaussée peut provoquer des situations dangereuses.

De plus, un gardien de sécurité assure un contrôle des lieux et le respect de la signalisation sur le site.

5.4.7.7 *Qualité de l'infrastructure routière*

La route 158 est une route nationale dont la principale fonction est d'assurer la desserte des différentes municipalités du secteur et d'assurer la circulation de transit des personnes et des marchandises. Le MTQ doit donc maintenir cette infrastructure en bon état.

Le prolongement du chemin Val-des-Lacs est récent (année 2000) et a été construit selon les normes actuelles en terme de largeur de chaussée, d'infrastructure, d'épaisseur de pavage, etc. Cette route a été conçue expressément pour accueillir un trafic lourd. D'ailleurs une inspection visuelle de la chaussée du chemin Val-des-lacs a démontré son bon état.

Jusqu'à présent, le revêtement de la chaussée de la 1^{re} Rue était en moins bon état, tel que constaté lors de l'inspection visuelle de l'automne 2006. Cependant, sa sollicitation n'est pas comparable à celle du chemin Val-des-Lacs. En effet, seulement 12 % des camions arrivent par l'est sur la 1^{re} Rue et 6 % par l'ouest, comparativement à plus de 80 % pour le chemin Val-des-Lacs. Des travaux de pavage de la 1^{re} et de la 2^e Rue sont prévus pour l'automne 2007.

5.4.8 Paysage

Cette section est tirée d'une étude menée par le Groupe-conseil Enviram pour analyser l'aspect visuel du projet (Enviram, 2002). Elle a été complétée et mise à jour par la firme Vizstudio en 2007.

5.4.8.1 *Le paysage régional*

Le paysage régional est déterminé par les facteurs écologiques du milieu soit, la géologie, le relief, l'altitude, la nature et l'épaisseur des dépôts de surface ainsi que l'hydrographie et la végétation, laquelle est influencée par le climat.

Le paysage régional, centré sur Saint-Jérôme à environ 50 km nord de la Ville de Montréal, est une unité de transition entre la plaine du Saint-Laurent au sud et les hauteurs du massif Laurentidien au nord (Robitaille et Saucier, 1998). Il est constitué d'un relief relativement peu accidenté, comprenant des coteaux et des collines aux versants en pente faible. Un till épais est présent presque partout, recouvert dans les secteurs les plus bas de matériaux marins sableux disposés en terrasses. Le site du L.E.T. de Sainte-Sophie se situe sur une de ces terrasses.

Pour l'ensemble de la région, l'utilisation du sol est à dominance forestière (81 %); les contreforts des Laurentides offrant une forêt principalement mixte. Les terres agricoles se retrouvent dans la frange méridionale dans la plaine du Saint-Laurent (18 %). La trame urbaine, dont Saint-Jérôme et Saint-Sauveur-des-Monts constituent les pôles d'attraction, représente 1 % de la superficie du territoire. Il s'agit d'un secteur important en termes récréotouristique et de villégiature; secteur favorisé par le relief, son accessibilité et son réseau routier bien développé.

5.4.8.2 Les unités de paysage

La zone d'étude a été découpée en huit unités de paysage distinctes possédant chacune une ambiance propre (figure 5.27). Les sections qui suivent en présentent une description.

➤ Unité 1-A-OU – La plaine agricole (photo 1)

Cette unité se situe dans la partie sud-est de la zone d'étude. Elle correspond à la limite nord de la terrasse fluviale dans les villes de Sainte-Anne-des-Plaines et de Mirabel et elle se définit par un caractère rural typique.

Cette unité est constituée principalement de fermes et de champs dispersés de part et d'autre du chemin Trait-Carré, le long duquel sont implantées plusieurs résidences. Le chemin Trait-Carré, à Sainte-Anne-des-Plaines, est identifié comme un lieu présentant des caractéristiques et des attraits de valeur patrimoniale à conserver et à mettre en valeur principalement en regard de l'orientation et de l'implantation typique d'un rang, de l'homogénéité et de l'intégrité du territoire, du domaine bâti et du panorama représentatif de la fonction agricole (MRC de Thérèse-de-Blainville, Schéma d'aménagement).

L'utilisation du sol agricole, le relief plat et l'absence de végétation arborescente offrent des vues panoramiques et un champ visuel ouvert et profond. Les observateurs fixes habitent les résidences du chemin Trait-Carré et les observateurs mobiles correspondent aux usagers qui empruntent ce chemin ou les sentiers de motoneige et de VTT qui traversent l'unité. Le couvert forestier entourant le L.E.T. au nord de l'unité sert d'arrière-plan au paysage rural. Le plan intermédiaire est constitué par les champs agricoles et l'avant-plan correspond aux résidences et aux bâtiments ruraux qui longent le chemin. La séquence et les distances d'implantation de cet avant-plan créent ainsi un champ visuel significatif.

Même si le nombre d'observateurs n'est pas élevé, l'importance accordée à ceux-ci est grande en raison de la présence d'observateurs de type récréotouristique qui accordent une grande importance à la qualité du paysage.

Le relief plat, l'utilisation du sol homogène, l'absence d'écran végétal et l'ouverture visuelle génèrent une faible capacité d'absorption visuelle pour cette unité.

La relation entre les éléments du paysage (champs, bâtiments agricoles, arrière-plan boisé) est concordante et la composition linéaire facilite l'orientation; ce qui détermine une forte harmonie dans le paysage. La suite ordonnée d'événements et le cheminement de l'utilisateur favorisent une séquence dynamique et continue.

La distance de perception qui sépare le chemin Trait-Carré et le lieu d'enfouissement ainsi que la vue sur la sablière, élément discordant dans le paysage agro-forestier, contribuent à favoriser l'intégration du projet d'agrandissement au paysage. Cependant, la dissimulation du site repose sur la présence permanente du couvert forestier qui constitue l'arrière-plan; élément vulnérable (déboisement, feu, etc.). Ainsi, compte tenu de la qualité et la valeur élevée de cette unité de paysage, sa vulnérabilité aux changements visuels est jugée forte.



Photo 1 Photographie prise du chemin Trait-Carré vers le nord-ouest (2002)

➤ Unité 2-F-Fe – Le couvert forestier (photo 1)

Cette unité correspond à la zone boisée occupant le centre de la zone d'étude et qui borde la partie sud-est du site d'enfouissement actuel.

Cette unité est délimitée par le secteur agricole du rang Sainte-Marguerite du côté nord-ouest, par les cultures maraîchères du chemin Trait-Carré au sud et du secteur agricole de la 1^{re} Rue au nord. Des sentiers équestres, de motoneiges et de véhicules tout-terrain (VTT) traversent l'unité. L'omniprésence du couvert forestier et le relief plat ferment les vues et favorisent la capacité d'absorption.

Les principaux observateurs correspondent aux usagers des sentiers de VTT (donc récréotouristiques) et aux usagers des chemins forestiers (type travail). Ces derniers sont peu nombreux et peu sensibles au paysage ce qui constitue une faible importance attribuable aux observateurs.

Le paysage offre peu de séquences visuelles en raison de l'homogénéité du boisé et du relief plat. Toutefois, les sites d'extraction des sablières engendrent une discordance visuelle par le contraste qu'ils créent avec le couvert végétal.

Les éléments particuliers de valorisation représentés par les circuits équestres et de VTT qui traversent l'unité confèrent à cette unité boisée une valeur moyenne.

En raison de la dominance forestière, il n'y a pas de champ visuel ouvert à l'intérieur de cette unité et sa vulnérabilité aux changements visuels est jugée moyenne.

Figure 5.27

UNITÉS DE PAYSAGE

Légende

- Élément d'orientation
- Limite d'unité de paysage
- 1 Points de simulation visuelle
- 3 Photographie - point de vue
- Champ visuel
- Discordance visuelle
- 5-A Identification de l'unité de paysage

- A Agricole
- F Forestier
- AI Agricole - Industriel
- UP Utilité publique
- RV Résidentiel - villégiature
- OU Champ visuel ouvert
- Fi Champ visuel filtré
- Fe Champ visuel fermé
- Croix de chemin

- Chemin ou route pavé
- Chemin ou route non pavé
- Chemin non carrossable
- Sentier équestre (observé/supposé)
- Sentier VTT (observé/supposé)
- Sentier de motoneige local observé/supposé)
- Sentier de motoneige régional

- Limite municipale

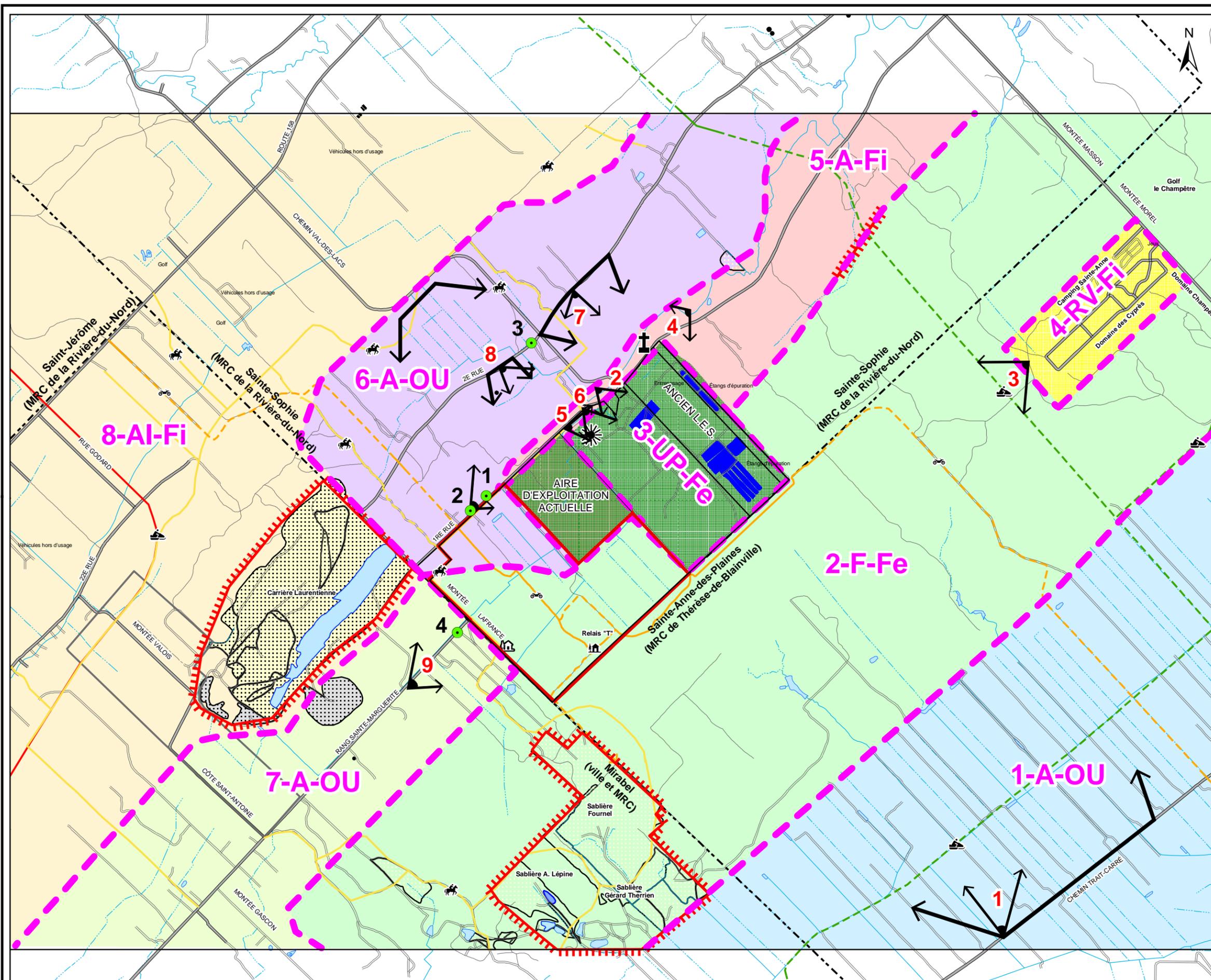
- Étendue d'eau
- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent

0 500 1 000
m

Source : Adapté de ENVIRAM Groupe-conseil, novembre 2002
Vizstudio, septembre 2007

N° contrat TECSULT : 05-14746

Septembre 2007



➤ Unité 3-UP-Fe - Le L.E.T.de Sainte-Sophie (photo 2)

Cette unité de paysage englobe essentiellement le site d'enfouissement actuel. Celui-ci est entouré de boisé sur trois côtés alors qu'une butte-écran longe la 1^{re} Rue du côté nord-ouest.

Des boisés, friches, étangs, monticules de recouvrement, entrepôts et stationnements composent cette unité. Une torchère de 18 mètres de hauteur se trouve près de la 1^{re} Rue.



Photo 2 Photographie prise de la 1^{re} Rue vers le L.E.T. actuel (2002)

La torchère constitue un élément d'orientation pour les usagers de la 1^{re} Rue et pour les observateurs et les travailleurs sur le site. Le talus de recouvrement des matières résiduelles est perceptible à certains endroits à partir de la 2^e Rue en raison de sa couleur grise qui contraste avec le couvert forestier des environs. La butte-écran avec son aspect linéaire souligne la présence du L.E.T. mais dissimule en partie les opérations pour les observateurs à proximité du site.

Les observateurs présents dans cette unité y sont principalement pour le travail. La vocation industrielle du site et l'absence d'éléments de valorisation offrent une faible résistance aux changements visuels.

➤ Unité 4-RV-Fi – Le Domaine des Cyprès (photo 3)

Cette unité correspond à un petit secteur urbanisé au nord-est de la zone d'étude et à l'intérieur de l'unité forestière 2-F-Fe. Le camping Sainte-Anne et le secteur résidentiel Domaine des Cyprès composent cette unité. Le relief plat et le couvert forestier périphérique limitent les vues vers le L.E.T. à partir de cette unité. Les vues sont également filtrées en raison de la présence d'îlots boisés dans cette unité et de la densité des résidences.

L'unité comprend un terrain de camping impliquant la présence d'observateurs de type loisirs, sensibles à la qualité du paysage tout comme les résidents permanents du Domaine des Cyprès. Cependant, la densité d'utilisation du sol, les vues filtrées et l'omniprésence du couvert forestier qui borde cette parcelle urbanisée favorisent la capacité d'absorption de l'unité; le L.E.T. n'est pas visible à partir de cette unité. De plus, aucun champ visuel significatif n'y a été identifié.



Photo 3 Photographie prise à la limite de l'unité 4 en regardant vers l'ouest (vers le L.E.T.) (2002)

➤ Unité 5-A-Fi – La 1^{re} Rue (photos 4, 5 et 6)

Cette unité de paysage correspond au secteur agricole de la 1^{re} Rue au nord-est du L.E.T. actuel. Cette unité paysagère comprend également une bande étroite de terrain située au nord du L.E.T. correspondant à la portion de la 1^{re} Rue qui longe le L.E.T. au nord. Un sentier équestre longe cette route en contrebas.

En ce qui concerne la partie au nord-est du L.E.T. actuel, le relief est plat et les vues sont filtrées par la présence d'îlots boisés, de bâtiments agricoles (poulaillers) et de résidences. Les îlots boisés et le cadre bâti composent l'avant-plan du champ visuel des observateurs. Les terres en friche ou cultivées qui composent le plan intermédiaire sont de superficie beaucoup plus restreinte que celles du chemin Trait-Carré (Unité 2). Finalement, le couvert forestier crée l'arrière-plan du champ visuel des observateurs fixes (résidents et travailleurs) et des observateurs mobiles (usagers du L.E.T., automobilistes, motoneigistes) (photo 4). Une croix de chemin juste à l'extrémité nord-est du site d'enfouissement représente un élément de valorisation. Il y a dans cette unité quelques observateurs importants, soit les résidents de la 1^{re} Rue. Les observateurs mobiles correspondent en majeure partie aux camionneurs qui font la navette au L.E.T. ou à la carrière. L'unité offre donc aux observateurs une accessibilité visuelle moyenne.



Photo 4 Photographie prise de la 1^{re} Rue vers le L.E.T. actuel (2002)

La présence de boisés, de bâtiments agricoles et de champs ou terrains gazonnés confère à l'unité une capacité d'absorption moyenne.

Néanmoins, lorsque l'on continue à progresser sur la 1^{re} Rue, l'accessibilité visuelle devient plus importante aux abords du L.E.T et jusqu'au coin de la future aire d'exploitation. Au niveau du L.E.T., la 1^{re} Rue et le sentier à ses côtés sont bordés d'arbres d'alignement et d'ilots boisés, parfois répartis de façon éparse, ainsi que d'un talus de végétation. Ce dernier ne présente pas une hauteur suffisante pour masquer complètement les installations actuelles, en particulier le nouveau réservoir (photo 5); et ce, malgré les conifères plantés au sommet du talus, mais de façon discontinue.



Photo 5 Photographie prise depuis la 1^{re} Rue près du L.E.T. (2007)

On remarque, de plus, une percée à l'intérieur du talus offrant une accessibilité visuelle directe sur le nouveau réservoir et la torchère depuis la 1^{re} Rue et le sentier équestre (photo 6).



Photo 6 Photographie prise depuis la 1^{re} Rue au coin du L.E.T. et de la zone agrandie (2007)

Or, ce sentier équestre longeant la 1^{re} Rue peut attirer des observateurs de type récréatif, qui sont en général sensibles au paysage.

Par conséquent, si l'unité, dans sa partie au nord-est du L.E.T., offre aux observateurs une accessibilité visuelle moyenne, et donc une capacité d'absorption moyenne, la partie de l'unité longeant le L.E.T. présente quant à elle une accessibilité visuelle plus élevée, et ce, à des observateurs plus exigeants. À cet endroit de la 1^{re} Rue et du sentier équestre, la capacité d'absorption est par conséquent jugée faible par rapport au reste de l'unité.

➤ Unité 6-A-Ou – La 2^e Rue (photos 7 et 8)

Cette unité comprend le secteur agricole de la 2^e Rue et la partie ouest de la 1^{re} Rue, au-delà du L.E.T. Comparativement aux autres unités, le relief est quelque peu vallonné le long de la 2^e Rue et légèrement en surplomb par rapport au L.E.T. Les champs agricoles offrent des vues ouvertes en plusieurs endroits à l'intérieur de l'unité. Des boisés servent à l'occasion d'avant-plan ou d'arrière-plan (photo 7).



Photo 7 Photographie prise depuis la 2^e Rue en regardant vers le L.E.T. (nord-est du L.E.T.) (2002)

Les résidences et les bâtiments agricoles (écuries, poulaillers, porcheries) servent d'avant-plan et les terres cultivées ou en friche, de plan intermédiaire. Des ouvertures du paysage sont répertoriées en bordure des routes ou chemin offrant des vues ouvertes en direction du L.E.T.

La capacité d'absorption est faible en raison de l'importance des vues ouvertes attribuables à la présence des nombreux champs, au relief et à un déboisement récent (photo 8).

Des réseaux de sentiers équestres et de VTT traversent cette unité. Des cyclistes empruntent également le circuit routier existant. Les observateurs riverains sont peu nombreux mais la présence de circuits équestres, de cyclistes, de motoneigistes et des VTT dans les milieux ouverts de cette unité contribue à augmenter le nombre d'observateurs de type récréatifs (sensibles à la qualité du paysage).



Photo 8 Photographie prise depuis la 2^e Rue en regardant vers le L.E.T. (face au L.E.T. 2007)

L'ambiance champêtre, la suite ordonnée des éléments du paysage et les transitions progressives composent une séquence visuelle intéressante au niveau de la 2^e Rue. Ce paysage offre une forte vulnérabilité aux changements visuels.

➤ Unité 7-A-Ou – Le rang Sainte-Marguerite (photo 9)

Cette unité correspond au secteur agricole du rang Sainte-Marguerite entre la montée Lafrance et la montée Gascon. Le relief est plat et l'utilisation du sol à dominance agricole (écurie, champs cultivés, etc.) permet, par endroits, des vues ouvertes de part et d'autre du rang. Toutefois, quelques secteurs boisés limitent les vues notamment dans les environs de la

carrière. Le caractère champêtre et la structure du paysage de cette unité lui confèrent un bon intérêt visuel.



Photo 9 Photographie prise du rang Sainte-Marguerite en regardant vers le nord-est, vers le L.E.T. actuel (2002)

Le relief plat et les vues ouvertes sur les champs agricoles engendrent une capacité d'absorption moyenne pour cette unité.

Un champ visuel significatif a été répertorié dans cette unité. Il est constitué de bâtiments ruraux en avant-plan, de champs d'herbacées et de parcelles boisées comme plan intermédiaire et du couvert forestier de l'unité 2 comme arrière-plan, ce qui empêche les vues vers le L.E.T.

La carrière constitue une discordance visuelle. Un boisé dissimule celle-ci et elle n'est visible qu'à partir de la côte Saint-Antoine.

L'unité compte peu d'observateurs mais il s'agit principalement de résidents (observateurs fixes) et de cyclistes.

Au même titre que dans le cas de l'unité 1, la présence du couvert forestier contribue à dissimuler le L.E.T.; toutefois, la distance est beaucoup moins grande.

➤ **Unité 8-AI-Fi – La route 158**

Cette dernière unité est constituée du secteur semi-urbain et rural de la route 158. Cette unité se situe au nord-ouest du site d'agrandissement du L.E.T. Le nombre de résidences et de bâtiments y est un peu plus grand que dans les unités rurales précédentes. La topographie y est généralement plane avec des ondulations par endroits. Le long de la route 158, les commerces, champs agricoles et parcelles boisées se succèdent. Les champs offrent quelques percées visuelles. On note la présence de sentiers équestres et tout-terrain dans cette unité ainsi que celle d'une piste d'un circuit régional de motoneiges. La présence de cimetières d'autos, de cours d'entreposage, de commerces et d'un terrain de golf illustre le caractère commercial de la route 158 qui supporte une circulation relativement importante.

La distance, le relief plat et la présence de boisés limitent les vues en direction du L.E.T. La capacité d'absorption de cette unité est ainsi moyenne principalement en raison d'une utilisation du sol moins homogène où alternent zones agricoles, industries, commerces, secteurs résidentiels et zones boisées.

Quant à l'importance des observateurs, ils sont nombreux compte tenu de l'importance de la route 158 dans la région, de la présence d'un circuit de motoneiges de niveau régional et du caractère urbain du secteur. Ainsi, la présence de secteurs urbanisés, commerciaux et industriels contribue à une forte accessibilité du paysage.

La discontinuité des éléments de cette unité combinée à une forte importance des observateurs et la présence de circuits équestres contribuent à une vulnérabilité moyenne aux changements visuels.

5.4.9 Climat sonore actuel

Une étude a été réalisée afin d'établir les niveaux de bruit ambiant actuel du milieu localisé à proximité de l'aire prévue pour le projet d'agrandissement du L.E.T. de Sainte-Sophie (Yockell Associés inc., septembre 2007).

Des mesures ont été effectuées en sept points du 6 au 8 novembre 2006. La figure 5.28 indique l'emplacement géographique des points de mesure par rapport à la zone d'étude. Les sept points de mesure sont localisés à l'endroit des plus proches habitations par rapport au site ou par rapport à la voie d'accès.

Les relevés réalisés à chacun des points de mesures sont constitués d'analyses statistiques des niveaux de bruit continu sur des durées de 60 minutes (P1, P3, P5 et P7) et de 24 heures (P2, P4 et P6). Les heures de mesures le jour sont comprises entre 7 h et 19 h et la nuit entre 19 h et 7 h.

Les mesures de bruit du milieu ambiant ont été réalisées pour les conditions actuelles. Les mesures en période diurne et en soirée correspondent aux périodes d'activités au site d'enfouissement. En période nocturne, la mesure a été prise après l'arrêt des activités.

5.4.9.1 *Mesures réalisées en novembre 2006*

Le tableau 5.23 regroupe l'ensemble des résultats des relevés réalisés aux différents points de mesure. Le tableau 5.24 présente des exemples typiques d'ambiance sonore pour illustrer les niveaux de bruit mesurés.

La majorité des points de mesures sont situés dans des secteurs peu urbanisés de type rural. Le bruit perçu à ces points provient principalement de la circulation sur les routes voisines et du passage des avions de ou vers l'aéroport de Mirabel.

Au point 1, sur le rang Sainte-Marguerite, la circulation est responsable du niveau de bruit ambiant Leq,1h de 54,2 dB(A) le jour et de 47,6 dB(A) le soir. Les pointes de bruit (L1%) ressenties sont de l'ordre de 66,2 dB(A) le jour et 51,9 dB(A) le soir. L'absence d'activités autres que le bruit de la circulation fait en sorte que le bruit de fond (niveau atteint ou dépassé pendant 95 % du temps de mesure) affiche une valeur aussi peu élevée que 39,5 dB(A) le jour et 43,9 dB(A) le soir. L'écart observé entre les niveaux de bruit de fond le jour et la nuit peut s'expliquer par la modification de la direction des vents.

Au point 2, la circulation des camions en provenance de la sablière Fournel à proximité tend à maintenir les niveaux de bruit ambiant Leq,1h de jour à des valeurs comprises entre 50,1 et 64,9 dB(A). La nuit, ceux-ci varient entre 47,3 et 56,5 dB(A) lorsque la sablière n'est pas en exploitation. Le bruit de fond (L95%) se maintient à des valeurs comprises entre 37,4 dB(A) et 44,2 dB(A) le jour et entre 30,0 dB(A) et 36,7 dB(A) la nuit. En soirée, le bruit des activités au site d'enfouissement est faiblement perceptible.

Au point 3, localisé sur la 2^e Rue, le bruit ambiant Leq,1h est de 52,1 dB(A) le jour et de 54,3 dB(A) le soir. Le bruit de fond (L95%) se situe à 44,3 dB(A) le jour et 47,7 dB(A) le soir. Au moment de la prise des mesures, les signaux de recul et le bruit des équipements en provenance du site pouvaient être entendus tant le jour que le soir.

Au point 4, en bordure du chemin Val-des-Lacs, la circulation lourde plus importante vers le site tend à maintenir les niveaux de bruit ambiant Leq,1h de jour à des valeurs comprises entre 47,5 et 57,3 dB(A) et la nuit entre 36,9 et 50,7 dB(A). Le bruit de fond (L95%) se maintient à des valeurs comprises entre 39,2 dB(A) et 46,0 dB(A) le jour et 33,1 dB(A) et 40,0 dB(A) la nuit. Les activités au site d'enfouissement sont audibles pendant les périodes calmes.

Au point 5, en bordure de la 1^{re} Rue du côté est du L.E.T., le bruit ambiant Leq,1h est de 60,3 dB(A) le jour et de 51,2 dB(A) le soir. Le bruit de fond (L95%) se situe à 41,1 dB(A) le jour et 36,3 dB(A) le soir. Le bruit des équipements en provenance du site est peu perceptible le jour en raison de la circulation assez importante sur la 1^{re} Rue. Le soir, le site devient faiblement audible en raison de la diminution du bruit de fond.

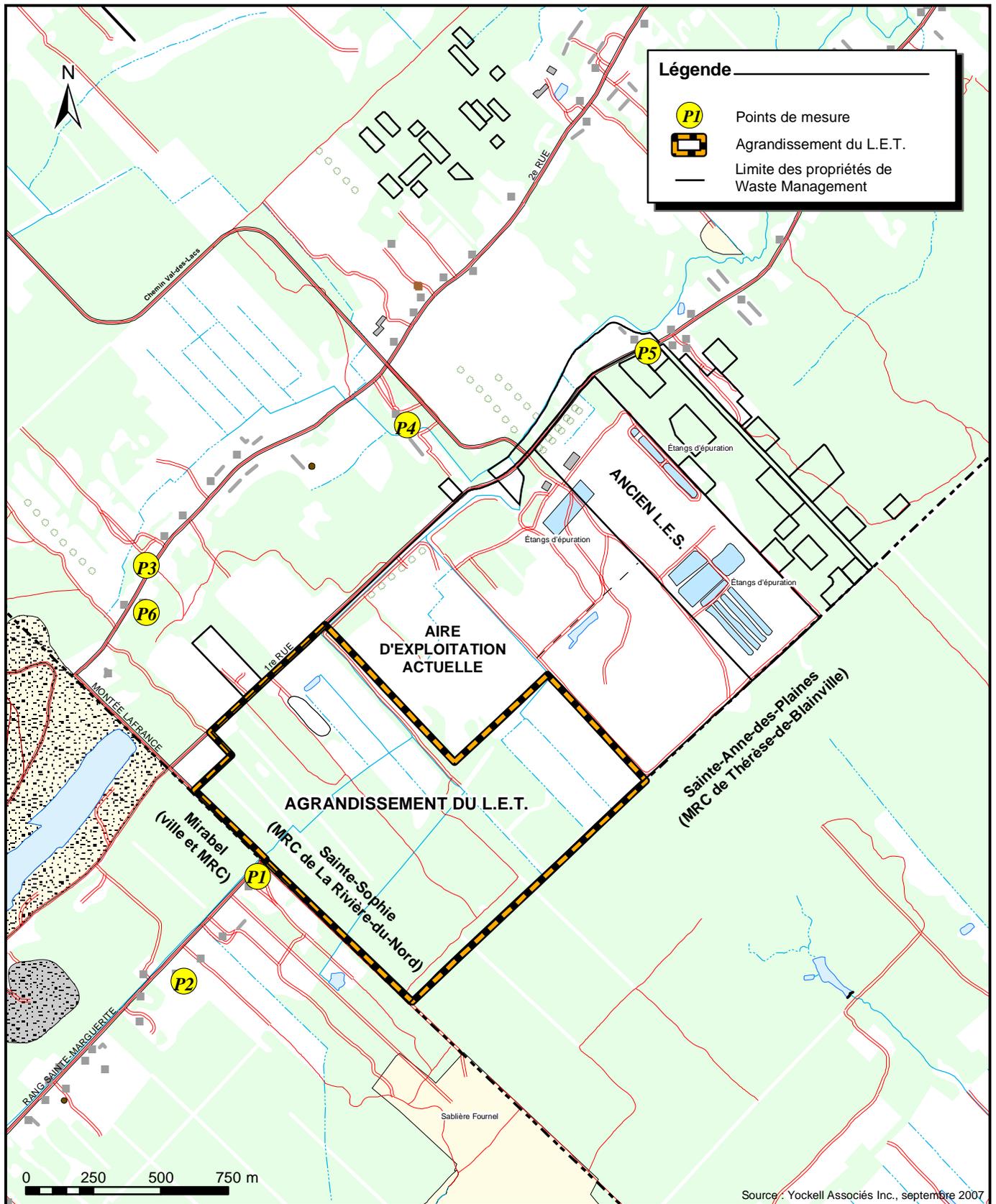


Figure 5.28

LOCALISATION DES POINTS DE MESURE
DU NIVEAU DE BRUIT AMBIANT



Agrandissement du lieu
d'enfouissement technique
de Sainte-Sophie

Étude d'impact sur l'environnement

N° contrat TECSULT : 05-14746

Septembre 2007



Tableau 5.23 Résumé des principaux résultats de l'étude du climat sonore actuel

Localisation des points de mesure	Périodes de mesure et durée	Indice statistique en % du temps de mesure						Niveau équivalent (Leq) en dBA
		L1%	L10%	L50%	L90%	L95%	L99%	
		bruit de pointe		bruit moyen		bruit de fond		
Voisin du 18 500, rang Sainte-Marguerite (P1)	jour (1h)	66,2	53,2	45,2	40,8	39,5	38,0	54,2
	soir (1h)	51,9	49,9	46,9	44,5	43,9	43,1	47,6
18 000, rang Sainte-Marguerite (P2)	(24hrs)	70,1	56,7	40,8	31,7	30,9	29,5	55,8
2666, 2 ^e Rue (P3)	jour (1h)	63,2	54,0	48,5	45,2	44,3	42,7	52,1
	soir (1h)	56,9	53,2	50,5	48,2	47,7	46,4	54,3
2601, 2 ^e Rue (P4)	(24hrs)	58,4	52,1	45,1	35,6	34,7	33,4	50,3
2523, 1 ^{re} Rue (P5)	jour (1h)	73,5	59,3	44,7	41,5	41,1	40,5	60,3
	soir (1h)	65,8	49,5	38,2	36,7	36,3	35,8	51,2
2677, 2 ^e Rue (P6)	(24hrs)	55,9	49,2	43,3	32,8	32,2	31,2	48,2
2883, route 158 (P7)	jour (1h)	80,4	75,2	66,5	53,9	51,8	48,0	71,1

Tous les résultats sont fournis en dBA.
 Source : Yockell Associés inc., 2007.

Tableau 5.24 Exemples d'ambiance sonore

Source typique*	Niveau sonore typique
Paysage rural (nuit)	30 dB (A)
Paysage rural (jour)	40 dB (A)
Route rurale (jour)	50 dB (A)
Route urbaine (achalandée)	65 – 90 dB (A)
Aéroport	100 dB (A)

* Source : Roads and Environment, a Handbook, World Bank, 1997.

Au point 6, sur la 2^e Rue, les niveaux de bruit ambiant Leq,1h de jour sont comprises entre 57,1 et 44,8 dB(A) et la nuit entre 49,9 et 32,8 dB(A). Le bruit de fond (L95%) se maintient à des valeurs comprises entre 43,1 dB(A) et 40,1 dB(A) le jour et 45,2 dB(A) et 31,0 dB(A) la nuit. Le bruit du site y est audible, mais le bruit provenant de la carrière voisine s'y ajoute le jour.

Le point 7 localisé le long de la route 158, a pour but d'évaluer le niveau de bruit aux plus proches habitations en raison de la circulation importante sur cette artère. Le bruit ambiant Leq,1h le jour est de 71,1 dB(A) et le bruit de fond (L95%) se maintient à 51,8 dB(A). La circulation est entièrement responsable du niveau de bruit ambiant mesuré.

5.4.9.2 Données tirées des suivis acoustiques

Dans le cadre du projet d'agrandissement du L.E.T. qui a fait l'objet d'une étude d'impact déposée en 2003, des mesures de suivi acoustique ont été réalisées afin de se conformer à la condition 10 du décret 1068-2004 du MDDEP. Dans le cadre de ce programme, deux périodes d'échantillonnage ont été réalisées, soit en octobre 2005 et en octobre 2006. Ces données font l'objet des rapports produits par la firme Décibels consultants inc. en novembre 2005 et 2006.

La localisation des points de mesure considérés dans le cadre du suivi correspondent sensiblement à ceux décrites précédemment. Il s'agit des points P1, P3, P4, P5 et P6. En 2005, les points P1, P3, P4 et P5 ont fait l'objet de mesures de 60 minutes, en période diurne, durant les heures d'exploitation. Le point P6, pour sa part, a fait l'objet d'un relevé sur une période de 24 heures en continu. Pour la période de 2006, les mêmes relevés ont été réalisés à l'exception du point P3.

Il est à noter qu'au moment des prises de mesure, le bruit de la circulation locale (à proximité du point de mesure) a été exclu des relevés de manière à évaluer le plus précisément possible le bruit produit par les activités sur le site de Waste Management. À noter que pour les mesures réalisées en novembre 2006 aux fins de la présente étude, les mesures sonores englobent le bruit de la circulation locale puisque que celle-ci fait partie intégrante du bruit ambiant L_{Aeq} du milieu.

Le tableau 5.25 reprend les principaux résultats L_{Aeq} précédents en comparaison de ceux mesurés en novembre 2006. Comme il faut s'y attendre, les niveaux sonores mesurés en considérant l'ensemble de la circulation propre au milieu présentent des niveaux L_{Aeq} supérieurs à ceux obtenus lors des suivis acoustiques d'octobre 2005 et 2006. Dans les faits, le bruit ambiant du milieu selon les constatations réalisées lors des suivis acoustiques est

généralement supérieur au bruit produit par le site lui-même. Cependant, il peut se présenter certaines exceptions tôt le matin. De même, pendant les moments calmes, les bruits des activités au site (signaux de reculs, chargeurs) peuvent être perçus aux différents points de mesures. Il semble que de façon générale le critère sonore de l'instruction 98-01 du MDDEP soit respecté en tout temps.

Tableau 5.25 Tableau comparatif des résultats des différentes mesures réalisées depuis 2005

Localisation	Périodes de mesure et durée	Octobre 2005	Octobre 2006	Novembre 2006
Voisin du 18 500, rang Sainte-Marguerite (P1)	jour (1h)	36	44	54,2
	soir (1h)	Na	Na	47,6
18 000, rang Sainte-Marguerite (P2)	jour (1h)	Na	Na	55,8 (24 h)
	soir (1h)	Na	Na	
2666, 2 ^e Rue (P3)	jour (1h)	45,5	Na	52,1
	soir (1h)	Na	Na	54,3
2601, 2 ^e Rue (P4)	jour (1h)	40	48	50,3 (24 h)
	soir (1h)	Na	Na	
2523, 1 ^{re} Rue (P5)	jour (1h)	44,5	44	60,3
	soir (1h)	Na	Na	51,2
2677, 2 ^e Rue (P6)	jour (1h)	49	43	48,2 (24 h)
	soir (1h)	Na	54	
2883, route 158 (P7)	jour (1h)	Na	Na	71,1
	soir (1h)	Na	Na	Na

Tous les niveaux sont fournis en dBA.
 Source : Yockell Associés inc., 2007.

Le résultat de la mesure effectuée en période nocturne au point P6 en octobre 2006 présente un résultat observé entre 6 h et 7 h et il semble que le bruit mesuré à ce point serait attribuable à la circulation sur la montée Lafrance ainsi que sur la 1^{re} et la 2^e Rue. Ceci a empêché l'évaluation de la contribution exacte du L.E.T. Des mesures effectuées en soirée respectaient le critère sonore.

5.4.10 Patrimoine archéologique et culturel

Une étude des ressources patrimoniales et archéologiques a été réalisée par la firme Arkéos inc. (Arkéos, novembre 2002).

Les portions naturelles de la zone d'étude restreinte, à une élévation d'environ 75 m, présentent un relief plat et le sable en constitue le dépôt meuble prédominant. Le sable correspond de fait à d'anciennes lignes de plage du paléo-Saint-Laurent ou à des dunes recouvrant les argiles marines. Ces dépôts de surface ont été formés vers 9 800 ans A.A.¹⁶ lors du début de la

¹⁶ A.A. : Avant aujourd'hui.

régression de la mer de Champlain (période du lac à Lampsilis). En un peu plus d'un millénaire, la mer aura reculé considérablement, atteignant la cote d'élévation de 30 m vers 8 500 ans A.A., bien au-delà de l'aire d'étude.

Le lot 1 692 617 et le lot 1 692 604 visés par le projet sont affectés par certaines perturbations : déboisement, route et sentiers, quelques habitations. Seule la portion sud-est apparaît plus naturelle.

Le potentiel archéologique préhistorique de la zone d'étude restreinte apparaît faible. Bien que le relief soit plat et que le drainage induit par les dépôts meubles est excellent, l'éloignement d'un cours d'eau important, la date hâtive d'exondation et les perturbations locales ne permettent pas d'être optimiste quant à la découverte de vestiges.

Pour la période historique, le constat est le même, bien que les motifs diffèrent. Le peuplement de Sainte-Sophie est récent et l'espace apparaît avoir été voué à l'exploitation forestière et agricole et ces activités ont laissé peu de traces matérielles dans l'aire d'étude restreinte.

Aucun site archéologique historique n'est répertorié par le gouvernement québécois pour la zone d'étude. La Commission des biens culturels n'a également répertorié aucun site ou bâtiment d'intérêt patrimonial. On peut cependant noter, à l'écart de l'aire d'étude, la présence de la maison et la grange-écurie des prêtres Chaumont, classées monuments historiques en 1988 et situées dans la ville de Sainte-Anne-des-Plaines, au 163 du boulevard Sainte-Anne. De plus, mentionnons la présence d'une croix de chemin, au 87 du chemin Trait-Carré, dans la même municipalité.

La MRC de La Rivière-du-Nord a également procédé à l'identification d'éléments d'intérêt lors de l'élaboration de son schéma d'aménagement révisé. C'est ainsi que la valeur patrimoniale de l'ensemble formé par l'église et le presbytère de Sainte-Sophie a été reconnue. Par contre, aucun ensemble ou bâtiment présent dans l'aire d'étude n'a été identifié.

La MRC a également souligné l'intérêt esthétique de certains espaces. Ainsi, la vue pittoresque à partir de la route 158 de l'église de Sainte-Sophie, du village de New Glasgow et de la rivière de L'Achigan pourrait faire l'objet d'une mise en valeur selon la MRC. Toutefois, ce paysage n'est pas touché par le projet.

5.4.11 Préoccupations de la population

Les préoccupations et les opinions des citoyens concernés par le projet occupent une place importante dans la démarche d'évaluation du projet et dans l'évaluation de ses impacts. L'avis de projet transmis au MDDEP précise d'ailleurs les modalités par lesquelles les individus et les organismes concernés pourront apporter leur contribution à l'évaluation du projet. Déjà, une revue systématique des préoccupations et des enjeux du projet a été faite dans le cadre des audiences publiques du BAPE, tenues à la fin 2003 et au début de 2004. Depuis, un Comité de vigilance a été créé et a pu faire connaître ses préoccupations et attentes au fil des réunions, 17 tenues au cours des trois dernières années et des dossiers sur lesquels ses membres ont porté leur attention.

Une pré-consultation des intervenants sur le projet et ses impacts est en cours de réalisation en parallèle avec l'étude d'impact. Ses résultats viendront s'ajouter aux éléments déjà connus, incluant ceux soulevés par le BAPE dans le cadre des audiences publiques sur le projet de 2002 ou par le Comité de vigilance dans le cadre de ses travaux réguliers. Ces résultats seront intégrés au rapport de l'étude d'impact dès qu'ils seront disponibles.

5.4.11.1 Les relations de Waste Management avec la communauté

Waste Management opère le lieu d'enfouissement depuis le 1^{er} novembre 1997. Il a acquis les installations de l'entreprise familiale Services sanitaires Robert Richer qui a amorcé ses opérations en 1964.

Régulièrement, Waste Management a des relations directes avec le voisinage, les municipalités et les différents acteurs de la région. L'entreprise reçoit d'ailleurs les citoyens ou organismes qui le demandent et organise des visites des installations. En outre, elle s'engage dans la vie communautaire de la région en contribuant au financement de certains organismes, tel que la Fondation de l'Hôpital de Saint-Jérôme, la Montagne de l'Espoir, Centraide Laurentides, le Club Optimiste de Sainte-Sophie, Compost Sainte-Anne, les scouts, etc.

Tel que mentionné brièvement au chapitre 2, Waste Management maintient une liaison constante avec la communauté et communique régulièrement avec les intervenants concernés par diverses activités de communication, des visites du site et surtout par le biais de divers comités ou groupes de travail portant sur les activités du site en général, ou sur des enjeux spécifiques tels que les impacts du L.E.T. sur l'agriculture ou sur la qualité des eaux souterraines. Ces mécanismes d'échanges et de collaboration avec la communauté sont notamment le Comité de vigilance, le Comité technique agricole (CTA) et le Comité de Sainte-Anne-des-Plaines sur les eaux souterraines.

5.4.11.2 Le Comité de vigilance

Le Comité de vigilance, mis en place en février 2004, est constitué de citoyens, de représentants des milieux municipal, environnemental, socio-économique, agricole, de la santé, des affaires et de Waste Management. Né de la volonté du public d'être associé de plus près au suivi des activités de Waste Management, ce Comité permet à ses membres de discuter du fonctionnement du site, des améliorations à apporter et des préoccupations soulevées dans le milieu. Il informe d'ailleurs les citoyens et les organismes locaux de ses activités, à travers ses comptes rendus de réunions qui sont disponibles dans les bureaux de la MRC et les municipalités de Sainte-Sophie, de Sainte-Anne-des-Plaines et de Saint-Hyppolite.

Sur la base des rapports d'activités de deux années complètes d'activités du Comité et des nombreux sujets abordés au cours de ses réunions, les dossiers principaux, et donc les préoccupations principales, qui ressortent des échanges sont les suivantes :

- la sécurisation de l'ancien site;
- les plaintes reçues par Waste Management (une majorité d'entre elles concernent des problèmes d'odeurs de biogaz);

- la présence des goélands et les possibles risques pour la santé qu'elle pourrait entraîner¹⁷;
- la qualité des eaux à proximité du site et le traitement des eaux de lixiviation, d'autant plus que tous les résidents à proximité du site s'alimentent à partir de puits individuels dont la source est une nappe souterraine;
- le bruit;
- la sécurité du camionnage;
- le suivi des autres activités du site (travaux à venir, gestion de la fermeture des cellules complétées, etc.).

En bref, les impacts sur l'agriculture, sur la qualité des eaux, ainsi que les nuisances dues aux odeurs, aux goélands, au bruit et au transport des déchets se dégagent des perceptions et des plaintes recueillies comme principales considérations à prendre en compte.

En regard plus spécifiquement du présent projet d'agrandissement du site, le Comité de vigilance a eu la possibilité d'exprimer ses réactions et préoccupations puisque dès le dépôt de l'avis de projet au MDDEP, Waste Management a saisi le Comité de ses intentions. Plusieurs questions ont été posées par les membres en regard de ce nouveau projet d'agrandissement. Les réactions exprimées ont touché plusieurs aspects du projet. Les préoccupations et commentaires exprimés lors de ces échanges sont les suivants :

- l'ampleur du projet;
- le tonnage annuel et la durée du projet;
- la justification pour une augmentation;
- la durée des autorisations (longue durée = baisse de vigilance);
- l'augmentation de l'achalandage au site;
- les avantages du projet et l'approvisionnement en biogaz;
- les impacts de l'agrandissement du site sur les autres activités dans le voisinage (sentiers équestres);
- les impacts sur l'environnement (les boisés);
- les impacts liés à la problématique des goélands.

5.4.11.3 *Le Comité technique agricole*

Le Comité technique agricole (CTA) a été mis en place conjointement par Waste Management et la MRC de La Rivière-du-Nord dans le cadre d'un protocole signé en mai 2003. Avec pour mandat de surveiller la gestion environnementale du site d'enfouissement et la mise en place des mesures prévues au plan de sécurisation d'une part, et d'autre part, de s'assurer que la communauté agricole sera compensée pour l'utilisation, à des fins autres qu'agricoles, de 32 hectares de terres agricoles du fait de l'agrandissement du site, le CTA a mené ses activités jusqu'en juin 2007.

¹⁷ Rappelons à ce sujet, qu'en 2006 une grande étape a été franchie dans ce dossier puisque les efforts du Comité de vigilance pour l'obtention d'un permis d'abattage sélectif au site de Sainte-Sophie, entrepris en 2005 ont finalement conduit à l'émission d'un tel permis par les autorités gouvernementales.

Ainsi, dans le cadre de son mandat, diverses consultations avec les agriculteurs du voisinage ont été menées. Ces rencontres visaient, entre autres, à connaître la perception des agriculteurs, des problématiques et des solutions touchant le milieu agricole en lien avec le site d'enfouissement. Les agriculteurs ont alors émis les préoccupations suivantes :

- l'efficacité et la fiabilité de la sécurisation environnementale du site;
- la contamination potentielle locale des eaux souterraines hors-site;
- les inconvénients liés à la présence des goélands;
- la perte cumulative de superficie de la zone agricole permanente;
- la perte de boisés;
- le fait que le site puisse inciter la venue d'autres activités non agricoles dans le voisinage.

Par ailleurs, il est ressorti de la consultation que la valorisation des biogaz était perçue par certains agriculteurs comme un bon moyen de rendre le projet plus acceptable, quelques-uns se sont d'ailleurs montrés intéressés à utiliser les biogaz pour satisfaire leurs besoins énergétiques. Un inventaire des exploitations agricoles aux alentours du site a alors été réalisé en vue de déterminer le potentiel d'utilisation du biogaz par les agriculteurs du voisinage. Cela a cependant révélé qu'à l'heure actuelle, les besoins énergétiques des agriculteurs du voisinage sont relativement faibles et ne justifient pas économiquement la construction d'un réseau de distribution dédié au biogaz. Le CTA a conclu ses travaux le 13 septembre 2007 et un rapport final sera remis à la MRC au courant d'octobre 2007.

5.4.11.4 Les audiences publiques du BAPE

Les audiences publiques tenues en décembre 2003 et janvier 2004, ont permis à divers intervenants du milieu d'exprimer leurs préoccupations face au projet. Déjà à l'époque, les principales préoccupations étaient liées à la nature même du projet (quantité à enfouir et technique du bioréacteur alors présenté comme inhérent à l'agrandissement), au coût ainsi qu'à la justification du projet (besoin en enfouissement de la région, contexte d'application de la Politique de gestion des matières résiduelles, etc.), à l'impact du projet sur la qualité de vie, sur la santé, etc.

La Commission du BAPE a exigé une démonstration sans équivoque de la capacité du promoteur à régler les problèmes inhérents à la présence du lieu d'enfouissement, notamment la contamination de l'eau souterraine. La commission a émis entre autres les recommandations suivantes :

- ne pas excéder la capacité de 1 000 000 tonnes par an;
- la mise en œuvre de mesures d'atténuation et de compensation;
- l'importance de mettre en place un Comité de vigilance.

Les principaux intervenants qui se sont manifestés lors de ces audiences publiques étaient issus des catégories suivantes : des citoyens, des groupes environnementaux, des municipalités, des organismes récréotouristiques, des organismes socio-économiques et des

institutions éducatives. Le tableau 5.26 présente en détail les principales préoccupations soulevées par les acteurs concernés ainsi que les enjeux qui y sont liées.

Tableau 5.26 Principales préoccupations et enjeux

THÈMES	ENJEUX	PRÉOCCUPATIONS	ACTEURS
Socio-économique	Dévaluation des propriétés		Citoyens
Environnement	Qualité de l'eau	Contamination eaux souterraines	Ville de Sainte-Anne-des-Plaines, CCA, Service correctionnel du Canada, UPA, FCQGED
Qualité de vie	Trafic	Augmentation du trafic Poussière	Citoyens
	Bruit	Heures d'exploitation	Citoyens
	Odeurs		Citoyens, Ville de Sainte-Anne-des-Plaines
	Goélands		Citoyens, Ville de Sainte-Anne-des-Plaines
	Paysage		Citoyens
Santé	Eau potable	Eau impropre à la consommation	Coalition laurentienne pour une gestion régionale des déchets, citoyens
Gestion des matières résiduelles	Gestion	Régionalisation	Réseau des femmes des Laurentides
	Importation des déchets	Chacun s'occupe de ses déchets Provenance des déchets	Citoyens
	Conformité à la politique de GMR	Respect des objectifs de la Politique	FCQGED, citoyens
		Encouragement à l'enfouissement massif	Regroupement des organismes communautaires des Laurentides
	Responsabilisation	Responsabilisation des générateurs de MR	Citoyens, Association québécoise des industriels du compostage
Projet	Capacité	Capacité excessive	Coalition laurentienne pour une gestion régionale des déchets
	Comité de vigilance	Existence jugée indispensable pour assurer une surveillance citoyenne	CCA
Agriculture	Zone agricole	Perte de sols agricoles	UPA, citoyens
	Qualité de l'eau	Contamination eaux souterraines	

Concernant le projet actuel, la pré-consultation qu'entreprend Waste Management permettra de recenser de façon encore plus large les diverses préoccupations. Déjà, l'entreprise possède une bonne compréhension des enjeux sociaux et des préoccupations qui lui sont communiqués dans le cadre des travaux du Comité de vigilance.

5.4.11.5 Résistances sociales à l'enfouissement

Les enjeux et les préoccupations présents dans les débats sur le projet d'agrandissement du site de Waste Management à Sainte-Sophie sont dans l'ensemble similaires à ceux qui ont pu être observés lors de débats sur des projets analogues concernant d'autres sites d'enfouissement.

L'opposition générale à de nouveaux sites d'enfouissement ou à l'agrandissement des sites actuels est une constante qui s'applique à la presque totalité des projets. Les médias rapportent ces mouvements de résistance qui s'appuient essentiellement sur les mêmes causes. Les titres des reportages à ce sujet réfèrent à des notions qui suscitent l'attention et mobilisent les lecteurs : « régions poubelles », « risques de cancers près des dépotoirs », « dangereux pour les fœtus », « importation de déchets », « pas dans ma cour », « l'appétit des promoteurs », etc. Le projet de Waste Management est touché par cette réalité sociale, comme cela a d'ailleurs pu être constaté en 2003 lors des audiences publiques relatives à la précédente demande d'agrandissement du site de Sainte-Sophie.

Outre les préoccupations liées aux nuisances et aux aspects techniques, la nature même des projets soulève une série d'enjeux. En effet, les débats entourant les projets sont l'occasion d'exposer les craintes des populations et également de débattre d'une manière plus globale de la gestion des matières résiduelles avec les enjeux techniques, sociaux, politiques et économiques impliqués.

Un certain nombre de projets de L.E.T. a été examiné par le BAPE ces dernières années. Tel que mentionné plus haut, ce fut le cas pour le site de Sainte-Sophie en 2003, lors de la demande précédente d'agrandissement de la zone dédiée à l'enfouissement. Outre le cas de Sainte-Sophie, un recensement d'autres projets d'établissement ou d'agrandissement de sites d'enfouissement fournit des indications sur les difficultés et les résistances prévisibles dans le développement de ces sites. L'analyse des rapports du BAPE sur des projets comparables de L.E.T. fait ressortir plusieurs constantes. Les mêmes préoccupations et objections des citoyens reviennent d'un projet à l'autre :

- le maintien de la qualité de vie et de la valeur des propriétés;
- les effets des opérations sur les activités voisines (tourisme, agriculture, etc.);
- les nuisances appréhendées (santé, bruit, odeurs, poussières, paysage); la circulation des camions étant la principale préoccupation (nombre, vitesse, sécurité, dommages aux routes);
- les risques de contamination des eaux souterraines;
- le contexte régional de gestion des matières résiduelles (pratiques de récupération, provenance de matières résiduelles de l'extérieur).

Les risques à la santé sont aussi parmi les principales craintes des populations et des personnes exposées aux conséquences des sites d'enfouissement. Pour cette raison, les institutions de santé publique ont cherché à donner l'heure juste sur ces questions. Les documents publiés par les organismes de santé servent aujourd'hui de référence crédible dans les débats sur la gestion des déchets.

Certains impacts sont qualifiés de psychosociaux par les spécialistes de la santé publique. Les impacts psychosociaux de sites d'enfouissement touchent les individus, leurs réseaux sociaux et la communauté. La perception des risques et la résistance sociale leur sont intimement liées. Les sentiments sont multiples : injustice sociale, dévalorisation, crainte, méfiance, etc. Ces impacts psychosociaux seraient aussi dus à l'anxiété créée par la perception des risques à la santé et de la diminution de la qualité de vie.

L'ensemble de ces raisons et perceptions socio-culturelles compte ainsi parmi les enjeux sociaux qui sont considérés dans la conception et l'évaluation du projet d'agrandissement du site de Sainte-Sophie. Waste Management est confiant que du fait de la qualité des échanges entretenus avec la communauté depuis l'autorisation d'un premier agrandissement en 2004, de même que des relations de confiance qui se sont installées entre les gestionnaires du site et les intervenants concernés, soient-ils agriculteurs, voisins, environnementalistes ou élus municipaux, les craintes et les préoccupations peuvent être discutées sereinement. Cela permettra d'en arriver à un projet qui soit acceptable socialement et apportant des réponses satisfaisantes aux demandes et attentes de la communauté.

5.4.12 Autres sources de nuisances dans la zone d'étude

L'analyse du milieu a permis d'identifier quelques sources de nuisances potentielles dans la zone d'étude. Il s'agit de l'exploitation des ressources minérales dans la carrière et les sablières. Le caractère agricole de la zone d'étude donne aussi lieu à des épandages épisodiques de fumiers. Ces épandages peuvent à l'occasion générer temporairement des nuisances.

5.5 Principaux enjeux environnementaux et sociaux

Il ressort de l'analyse des préoccupations sociales en regard du site de Sainte-Sophie, de même que d'autres projets d'enfouissement de matières résiduelles, que les principaux enjeux environnementaux et sociaux du nouveau projet d'agrandissement du L.E.T. de Sainte-Sophie par Waste Management porteront avec une insistance particulière sur des aspects qui avaient été soulevés lors de l'étude de la phase précédente d'enfouissement et qui ont été largement pris en considération dans la mise en œuvre du projet précédent d'agrandissement et dans les opérations du site depuis 2004. La présence du Comité de vigilance contribue grandement à garder Waste Management au fait des perceptions et des préoccupations des citoyens du voisinage et de la population en général.

La consultation qui sera effectuée dans le cadre de l'étude des impacts du projet permettra de cerner encore davantage les préoccupations et les perceptions des impacts par les diverses parties concernées. Pour le moment, les enjeux déjà identifiés sont examinés dans le cadre de l'évaluation des impacts environnementaux du projet.

5.5.1 Enjeux environnementaux

L'étude des impacts porte principalement sur les aspects environnementaux du projet. Les enjeux principaux à cet égard sont notamment :

➤ Les nuisances et les impacts des opérations actuelles

Les préoccupations exprimées par des gens du voisinage portent davantage sur les nuisances et les impacts des activités actuelles du site de Sainte-Sophie, nuisances qui pourraient être intensifiées avec l'agrandissement du site. Les odeurs, l'impact visuel, le bruit restent des irritants dont la gravité pourrait augmenter avec l'agrandissement du site et la croissance des volumes de déchets qui y seront acheminés. Ces irritants portent aussi sur des aspects reliés à l'exploitation du site comme la circulation lourde et la présence des goélands.

➤ La qualité des eaux souterraines

Dans la région des Laurentides, notamment à cause des débats à Mirabel, la qualité et la protection des aquifères sont des préoccupations majeures. La qualité actuelle et les impacts du projet sur l'évolution de la qualité des eaux souterraines seront encore au centre du débat sur le projet de Sainte-Sophie. Ceci soulève les questions de risque de contamination des sources d'alimentation et de risques à la santé reliés à l'eau potable dans les résidences, les institutions et les municipalités à proximité du site.

➤ La qualité des eaux de surface

La qualité des eaux de surface sera aussi un enjeu du nouveau projet vu les modifications effectuées dans la gestion des eaux de lixiviation du site, notamment la mise en place d'une station de traitement des eaux et la nécessité de rejeter les eaux usées traitées à l'extérieur du site dans le réseau hydrographique de surface. Les enjeux prévisibles sous cet angle sont notamment la suffisance et le respect des critères de rejet fixés par le MDDEP et la protection des usages de la rivière Jourdain.

➤ La vocation agricole du territoire

Les agriculteurs ayant des exploitations dans le voisinage du site sont préoccupés par les impacts du projet sur la qualité de l'eau, sur les sols et sur leur qualité de vie. La vocation agricole des terrains envisagés par le projet fournit une opportunité à ces exploitants de faire valoir leurs points de vue et leurs demandes. Cet enjeu relatif à l'agriculture est déjà pris en charge en collaboration avec les instances agricoles régionales, ce qui sera poursuivi dans le cadre du présent projet d'agrandissement.

5.5.2 Enjeux sociaux

Vu l'importance accordée par Waste Management à l'acceptabilité sociale de ses activités et de ses projets, des aspects du projet touchant plus directement les perceptions sociales pourront se retrouver dans les débats sur le nouveau projet d'agrandissement.

➤ Le recyclage des matières résiduelles

La politique gouvernementale de gestion des matières résiduelles vise à augmenter la part de recyclage pour diminuer l'enfouissement de déchets. Les résultats des efforts pour la réduction à la source, pour la récupération et pour le réemploi devraient se traduire par une portion plus importante des matières résiduelles valorisées ce qui diminuera d'autant les quantités à éliminer et donc les besoins de sites d'enfouissement.

➤ Les responsabilités régionales

L'acceptation d'une quantité importante de résidus en provenance de l'extérieur de la MRC hôte dans un contexte où la politique gouvernementale privilégie une prise en charge régionale de la gestion des matières résiduelles.

➤ Les bénéfices à la communauté

De plus en plus, les communautés acceptant d'accueillir des installations susceptibles de générer certains types de nuisances demandent d'être indemnisées et compensées pour ces possibilités d'atteintes à la qualité de l'environnement et à la qualité de vie. Cet enjeu touche la conception même des projets d'enfouissement et les mesures sociales susceptibles d'en justifier une acceptation accrue par les citoyens concernés.

➤ Les risques à la santé

Les craintes des effets sur la santé reliés aux émissions atmosphériques et à la pollution des eaux de surface sont bien présentes dans les populations vivant au voisinage de sites d'enfouissement. Ces craintes sont souvent associées à la possibilité de réception de déchets dangereux dans les sites. D'autres effets touchant la santé psychologique sont aussi soulevés du fait de la présence d'importants sites d'enfouissement, impacts dits « psychosociaux » associés au phénomène « NIMBY » de résistance sociale aux projets perçus à risques et impacts.