



ATELIER THÉMATIQUE # 4 TRANSPORT ET ENFOUISSEMENT

**Salle multifonctionnelle de Saint-Bruno
563, avenue St-Alphonse à Saint-Bruno
Mercredi 23 novembre 2016 à 19h**

Nombre de participants : 6 participants(es)

1. Mot de bienvenue

Monsieur Camil Laforge souhaite la bienvenue à toutes et à tous.

Monsieur Camil Laforge, travailleur autonome et coach d'affaires, agira comme animateur de la soirée. Celui-ci est accompagné de monsieur Luc Chiasson, agent de développement au Conseil régional de l'environnement et du développement durable (CREDD) du Saguenay–Lac-Saint-Jean, qui agira comme secrétaire.

2. Présentation du mandat

- Assurer les conditions permettant aux citoyens de s'exprimer sur le projet d'agrandissement du LET;
- Soutenir les citoyens et la RMR dans la recherche de pistes d'amélioration, de mesures de mitigation et d'éléments qui posent problème et leurs impacts;
- Rédiger, avec le support d'un secrétaire, les comptes rendus des soirées d'information et des ateliers de travail;
- Rédiger un rapport de consultation en vue du dépôt au conseil d'administration de la RMR, sur son site WEB et sa page Facebook.

3. Présentation des objectifs de la démarche de consultation : volet

« atelier »

Dans la foulée de l'entente politique signée pour la réception des déchets de Saguenay au LET d'Hébertville-Station, les responsables de la RMR ont reçu le mandat de monter un projet visant l'obtention des permis nécessaires à la concrétisation de l'entente.

Dans cette perspective et dans le but d'intégrer à la source les préoccupations citoyennes dans l'étude d'impact et le projet général, les ateliers ont comme but de :

- Identifier les préoccupations et les contraintes perçues par les participants;
- Formuler des pistes d'amélioration et des hypothèses de bonification du projet;
- Prendre en note les questions auxquelles les études cherchent à répondre;
- Informer les citoyens des suivis qui seront apportés.

4. Présentation de l'objectif de l'atelier « transport et enfouissement »

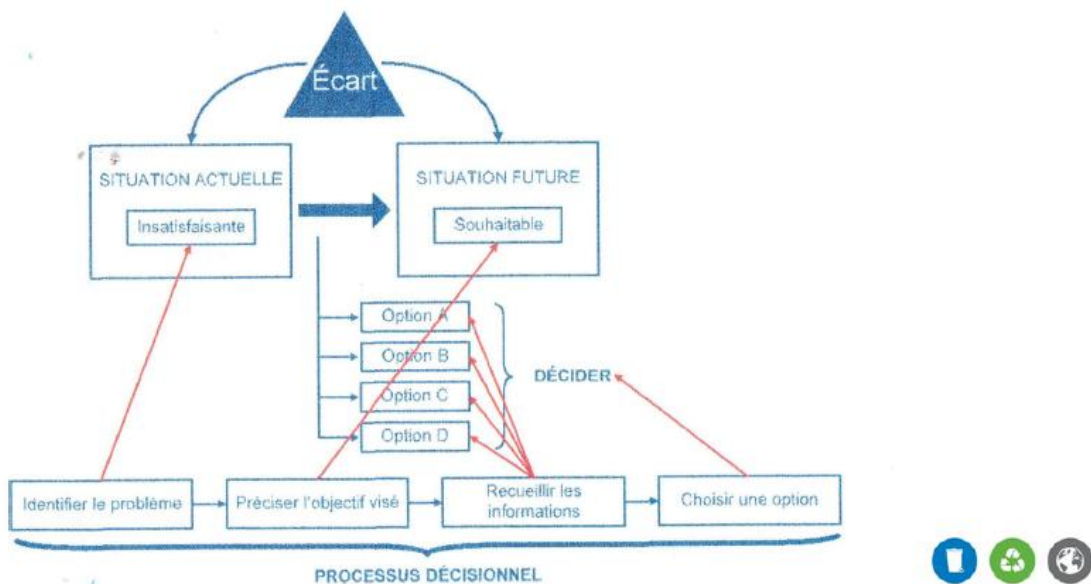
L'objectif est d'échanger sur le transport et ses possibles impacts sur le milieu avec l'arrivée du Saguenay au LET d'Hébertville-Station.

5. Règles du jeu

Les règles du jeu proposé sont les suivantes :

- Respect mutuel (expression et écoute pour tous);
- Rigueur (clarté, simplicité et temps d'intervention);
- Recherche de ce qui peut poser problème et des pistes d'amélioration;
- Fin de la soirée vers 21h.

Qu'est-ce que le processus de prise de décision ?



Source : Ordre des ADMA



6. Présentation de la RMR

6.1 Volet transport

Monsieur Jonathan Ste-Croix, directeur des opérations, infrastructures et équipements, présente la section sur les transports.

Voici les types de camions allant au lieu d'enfouissement technique (LET) :

- Camions avec chargement latéral = 24 %
- Camions avec chargement frontal = 10 %
- Camions avec chargement arrière = -1 %
- Camions de type Roll-off = 51 %
- Camions bennes = 14 %
- Camions avec plancher mobile = -1 %

ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Nombre de camions par jour

- Moyenne journalière annuelle actuellement :
 - Moyenne : 25 camions
 - Maximum : 42 camions (en dégel)
 - Minimum : 12 camions

- Moyenne journalière annuelle estimée avec le Saguenay:
 - Moyenne : 75 camions
 - Maximum : 110 camions (en dégel)
 - Minimum : 50 camions



Question d'un citoyen : Dans vos données, avez-vous calculé les camions transportant du sable?

Monsieur Jonathan Ste-Croix répond que oui.

L'intervenant estime important d'inclure dans les statistiques tous les camions (déchets, approvisionnement, construction, etc.) allant au site. Il faudrait également séparer le type de transport entre les camions apportant des déchets et les camions approvisionnant le site en différentes matières (pétrole, sable, etc.)

Question de monsieur Camil Laforge : Le comité de vigilance a-t-il accès à cette information?

Monsieur Jonathan Ste-Croix répond que oui.

Question d'un citoyen : Pouvez-vous fournir la preuve que le comité de vigilance peut avoir accès à ces données?

Monsieur Jonathan Ste-Croix répond que les procès-verbaux sont publiés sur le site Internet de la RMR.

Question d'un citoyen : Pour une journée, il y a un camion au dix minutes. Avec les déchets du Saguenay, nous parlons d'un camion au trois minutes. Allez-vous accueillir les camions dans le même laps de temps?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique qu'actuellement la plupart des camions arrive entre 9h et 11h. Les déchets en provenance des ICI arrivent normalement tôt le matin. Il mentionne que les collecteurs ne peuvent entrer sur le site qu'à partir de 8h.

ATELIER THÉMATIQUE #4
Transport et enfouissement

Caractéristiques du chemin

- Route d'accès de 3.5 km, dont 1.1 km qui est asphalté
- Chemin privé
- LET ouvert du lundi au vendredi :
 - De 7h00 à 16h00
- LET accessible aux véhicules autorisés seulement
- Aucun véhicule de promenade accepté au LET
- Vitesse maximale de 40 km/h



Portrait de la route 170

Selon Transport Québec (2015)

- En moyenne : 13 000 véhicules par jour
- En été : 14 300 véhicules par jour
- En hiver : 11 700 véhicules par jour



Intersection de la route 170 et du 9^e rang

- Analyse de la situation demandée à l'été 2016 au MTQ
- Dénombrement du MTQ réalisé à l'automne 2016
- Provenance possibles des camions
 - Route 170, direction Est (Saguenay)
 - Route 170, direction Ouest (Lac-Saint-Jean)



Enjeux liés au transport

- Bruit (route 170)
 - Bruit généré théorique : 22 dBA
 - Bruit ambiant : 64.6 dBA
 - Bruit perçu : 64.6 dBA
- Poussière
- Sécurité routière



Commentaire d'un citoyen : Un intervenant indique que l'étude de la RMR au sujet du bruit ne tient pas compte des camions empruntant le chemin d'accès au site ou accélérant sur la route 170.

Monsieur Jonathan Ste-Croix précise que le bruit théorique est celui estimé avant l'arrivée des camions. Cette mesure se fait par modulation qui consiste en une estimation du niveau sonore à un endroit donné selon le type et le nombre de machineries prévues, la distance au récepteur, la topographie, la présence de bâtiment, le bruit ambiant et le type d'environnement. Il mentionne que le ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) impose des critères stricts à respecter.

Commentaire d'un citoyen : Une personne affirme avoir déjà vu une pointe de 76 dBa lors qu'un camion arrêtait à l'intersection de la route 170.

Monsieur Jonathan Ste-Croix précise que le calcul théorique se fait sur une période de 24 heures.

Question d'un citoyen : Les normes du MDDELCC se calculent sur 24h. Avez-vous demandé des études spécifiques durant la période d'opération du LET?

Monsieur Jonathan Ste-Croix fait un retour sur le dernier atelier au sujet des nuisances. Le MDDELCC impose des exigences aux entreprises qui génèrent du bruit

en phase d'exploitation. Il indique que le calcul du bruit est assez complexe à expliquer.

ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Mesures de mitigation liées au transport

- Interdiction de l'utilisation des freins Jacob
- Asphaltage de certaines parties du chemin
- Mise en place d'abat-poussières
- Réalisation du concassage sur le site pour limiter le transport
- Respect des limites de vitesse



ATELIER THÉMATIQUE #3 Nuisances

Bruit

Quels sont les critères à respecter?

Pratique administrative préconisée par le MDDEFP relativement aux travaux de construction :

Période	Critères applicables (le plus élevé des deux)		Exception
Jour (7 à 19 heures)	55 dBA ⁽¹⁾	Bruit initial	Sans limite si justifié
Soir (19 à 22 heures)	45 dBA ⁽²⁾	Bruit initial	55 dBA ⁽³⁾ si justifié
Nuit (22 à 7 heures)	45 dBA ²	Bruit initial	Aucune exception

⁽¹⁾ Le jour
⁽²⁾ Le soir
⁽³⁾ Le jour

Note d'Instruction sur le traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui les génèrent du MDDEFP en phase d'exploitation :

Période	Critères applicables (Leq 1h) (le plus élevé des deux)	
Jour (7h à 22 heures)	45 ou 70 ⁽¹⁾ dBA	Bruit initial
Nuit (22 à 7 heures)	40 ou 70 ⁽²⁾ dBA ²	Bruit initial

⁽¹⁾ En milieu agricole, les critères de zone IV sont retenus (70 dBA le jour et la nuit) et, en milieu résidentiel, les critères de zone I sont retenus (40 dBA la nuit et 45 dBA le jour). Lorsque le niveau de bruit ambiant excède les critères précédents, alors il est retenu dans l'évaluation.



Question d'un citoyen : Quel suivi faites-vous pour les camions qui utilisent les freins Jacob? Pouvez-vous intégrer une clause au contrat, les bannir du site, etc.?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique qu'il est important que les citoyens avertissent la RMR. Il y a déjà des obligations incluses dans les contrats de services. Celle-ci fera des interventions auprès des entrepreneurs concernés.

Monsieur Camil Laforge demande si les participants ont d'autres mesures à proposer.

Commentaire d'un citoyen : L'intersection de la route 170 sera problématique avec l'augmentation du nombre de camions en provenance du Saguenay et le transport des matières concassées.

La RMR a déjà contacté le MTQ à ce sujet sans recevoir de réponse sur les suivis qui seront faits.

Question d'un citoyen : Il ramasse plusieurs papiers et même des boîtes sur le sol provenant des camions transportant des matières résiduelles. Quelles mesures sont prises par la RMR ?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que les conducteurs doivent s'assurer de ne rien rejeter à l'extérieur du LET, autrement des contraventions sont prévues.

Une personne suggère qu'il y ait une inspection extérieure par le conducteur et une inspection de la qualité de la toile de protection par le personnel lors de la pesée.

Question d'un citoyen : La RMR prévoit-elle faire des corvées de nettoyage?

Monsieur Jonathan Ste-Croix mentionne qu'il y a des corvées journalières faites par un employé de la RMR. De plus, le ministère des Transports du Québec se charge de faire le nettoyage en bordure de l'autoroute et ne tolère pas que la RMR le fasse.

Monsieur Guy Ouellet précise qu'il y a à tous les ans au printemps l'embauche de personnes supplémentaires pour ramasser les déchets.

Un intervenant croit que l'inspection des camions sur le site serait une solution intéressante.

Question d'un citoyen : Qu'est-ce qui est prévu par le MTQ au niveau de l'intersection de la route 170?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que la RMR a demandé au MTQ de se préparer pour une augmentation des camions dans ce secteur. Nous attendons une confirmation du ministère pour savoir si nous devons reconfigurer cette intersection ou agrandir la route.

Monsieur Guy Ouellet précise que le MTQ va analyser le projet. La RMR attend une réponse écrite du ministère, car les conversations téléphoniques semblaient ne percevoir aucun problème au niveau de la circulation dans ce secteur. L'avis du MTQ sera intégré dans les études de la RMR pour le projet d'agrandissement du site et de la venue des déchets du Saguenay.

Un citoyen mentionne la noirceur et l'hiver qui réduisent la visibilité dans ce secteur. Monsieur Ste-Croix indique qu'il y a eu dernièrement la pose d'un lampadaire.

Question d'un citoyen : Comment allez-vous gérer un camion au trois minutes?

Monsieur Jonathan Ste-Croix dit que la RMR a prévu plusieurs scénarios et que la gestion d'un nombre de camions supplémentaires ne sera pas problématique à l'intérieur des propriétés de la RMR.

Commentaire d'un citoyen : Un citoyen se dit inquiet de l'intersection de la route 170. Le nombre de camions risque de provoquer des bouchons de circulation et même des accidents.

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que tout est sécuritaire pour les secteurs sous la propriété de la RMR. Nous avons fait des interventions auprès du MTQ à ce propos, mais nous attendons des réponses.

Un citoyen propose que la RMR fasse une simulation avant que les camions du Saguenay arrivent au LET. Cette étude permettrait de voir si les accès au site sont adéquats. Le citoyen craint qu'il y ait un accident mortel avant que le MTQ pose des actions nécessaires.

Monsieur Camil Laforge estime que cette simulation devrait être incluse dans l'étude d'impact.

Monsieur Guy Ouellet mentionne que des études ont été faites sur le site. M. Ouellet affirme qu'il est important de n'avoir aucun problème de circulation à l'intersection de la route 170.

Monsieur Camil Laforge veut préciser que la simulation du nombre de camions ne tient pas compte de l'implantation des actions prévues dans le plan de gestion des matières résiduelles (PGMR). Monsieur Jonathan Ste-Croix confirme cette affirmation.

Un citoyen affirme important d'exposer clairement au MTQ les préoccupations des divers intervenants. Il faut faire des pressions auprès du MTQ pour qu'il bouge dans le dossier et nous pourrions consulter le député.

Monsieur Camil Laforge résume les discussions. Il est important de fournir des données claires et d'obtenir des réponses claires.

Un participant croit que le MTQ ne bougera pas tant qu'il n'y aura pas d'accident.

Monsieur Guy Ouellet croit que si nous sommes proactifs, nous pourrions ainsi faire évoluer le dossier.

Question d'un citoyen : Quels chiffres avez-vous présentés au MTQ?

Monsieur Guy Ouellet mentionne que le MTQ a reçu des chiffres plus élaborés que ceux contenus de la présentation de cet atelier.

Question d'un citoyen : Mesurez-vous la poussière provoquée par le transport?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que la poussière n'est pas mesurée, mais que la RMR a adopté des mesures pour réduire la dispersion de poussière (abats de poussière, asphaltage d'une partie du chemin, etc.).

Question d'un citoyen : Avez-vous fait une étude de bruits sur le chemin?

Monsieur Jonathan Ste-Croix répond que oui, mais pas sur le chemin en tant que tel. Par exemple, il n'y a pas eu d'étude dans le secteur du lac Marco parce qu'il n'avait pas de construction.

Un citoyen note que l'interdiction d'utiliser les freins Jacob est une mesure importante et qui fonctionne bien.

Question d'un citoyen : Pouvez-vous imposer des mesures pour que la Ville de Saguenay et la MRC du Fjord-du-Saguenay diminuent le nombre de camions?

Monsieur Guy Ouellet indique que les différents partenaires discutent de la question. Il mentionne que la RMR, la Ville de Saguenay et la MRC du Fjord-du-Saguenay doivent atteindre des objectifs notamment au niveau de la réduction des gaz à effet de serre ce qui inclut le transport.

Monsieur Denis Bernier, représentant de la Ville de Saguenay, indique que les études effectuées permettront de déterminer les mesures à prendre et ayant le moins d'impacts sur l'environnement.

La proximité du site peut avoir un impact négatif, car certains camions ne se remplissent pas complètement afin d'amener des déchets au LET.

Un citoyen aimerait avoir des données avec tous les impacts et inclure des cibles précises.

Il est précisé que les données seront intégrées à l'étude d'impact.

Madame Stéphanie Fortin, directrice des communications à la RMR, note que l'étude d'impact sera présentée avant les audiences du BAPE.

Question d'un citoyen : Y aura-t-il d'autres ateliers pour informer les citoyens?

Madame Stéphanie Fortin confirme que oui. Il y aura la présentation des engagements au printemps 2017 et l'étude d'impact sera présentée à l'automne 2017.

Monsieur Guy Ouellet précise qu'il y aura en 2017 une autre consultation publique sur la gestion des matières organiques.

Question d'un citoyen : Avez-vous des données sur les matières enfouies depuis les dix dernières années? Sommes-nous en augmentation ou en diminution?

Monsieur Mathieu Rouleau, directeur général adjoint de la RMR, indique que le volume va en diminuant depuis cinq ans pour la RMR.

Monsieur Denis Bernier confirme la même tendance au niveau de Ville de Saguenay.

Le citoyen demande si l'information peut être diffusée.

Monsieur Denis Bernier précise que ces données sont publiées sur le site du MDDELCC.

6.2 Volet enfouissement

Monsieur Jonathan Ste-Croix, directeur des opérations, infrastructures et équipements, présente la section sur le volet enfouissement.

ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Séquence d'enfouissement

- Arrivée du camion
- Passage entre les détecteurs de radiation
- Pesée des camions



ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Séquence d'enfouissement

- Déchargement au front des déchets
- Retour à la balance pour facturation
- Mise en place et compactage des déchets
- Recouvrement à la fin de la journée



ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Traitement du lixiviat

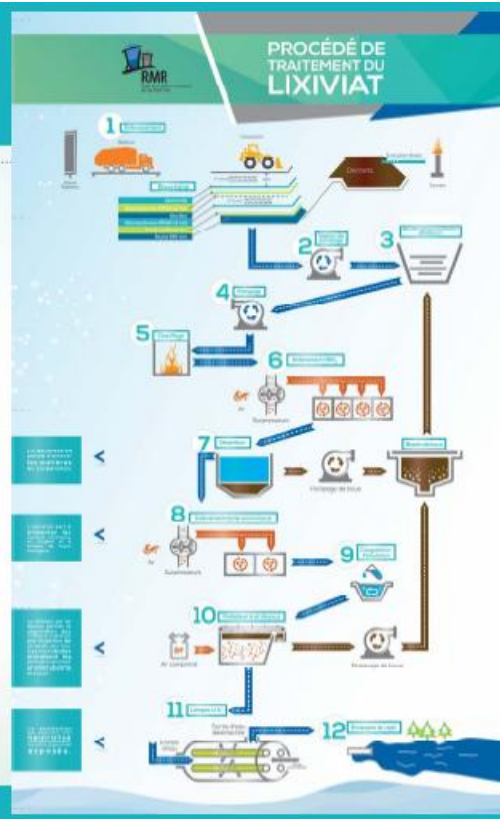
1. Captation des eaux dans le fond étanche des cellules
2. Pompage et entreposage vers le bassin d'accumulation
3. Pompage vers l'usine de traitement



ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Traitement du lixiviat

1. Pompage vers l'usine
2. Chauffage du lixiviat
3. Enlèvement des contaminants (azote ammoniacal, DBO_5) par aération
4. Décantation des boues
5. Enlèvement des matières en suspension
6. Désinfection par ultraviolet
7. Eaux traitées



ATELIER THÉMATIQUE #4 Transport et enfouissement

Traitement du lixiviat



Question d'un citoyen : Pourquoi vois-je des citernes aller au LET?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que la RMR a dû vider certains bassins.

Le citoyen demande si ces camions font partie des statistiques.

Monsieur Ste-Croix confirme que non et qu'ils seront ajoutés au calcul du transport.

Question d'un citoyen : La personne s'inquiète du dynamitage près de son lac. Avez-vous fait des études sur les risques de faire du dynamitage près d'un lac?

Monsieur Jonathan Ste-Croix dit que des ingénieurs doivent faire des évaluations avant de dynamiter. Il est précisé qu'il y a des normes établies par le MDDELCC afin de ne pas perturber la faune et la flore. Il est cité le dynamitage réalisé près de deux barrages n'ayant causé aucun dommage à ces infrastructures.

Monsieur Camil Laforge demande si nous pouvons inclure des mesures de précaution dans les contrats?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que le sol dans ce secteur est très dur dû à sa composition en pierre. Les normes gouvernementales doivent donc être respectées par les professionnels.

Question d'un citoyen : Les déchets sont étendus par tranches et compactés. Ces déchets sont-ils recouverts?

Monsieur Jonathan Ste-Croix confirme que les déchets sont recouverts tous les jours. Actuellement, la RMR utilise des matières broyées (porcelaine, etc.) pour recouvrir les déchets.

Question d'un citoyen : Les matières organiques avec l'utilisation de plates-formes seront-ils recouverts?

Monsieur Jonathan Ste-Croix mentionne que la RMR analyse actuellement les différents scénarios.

Un citoyen s'inquiète des odeurs.

Monsieur Ste-Croix précise qu'il y a plusieurs options de traitement qui sont présentement analysées.

Question d'un citoyen : Quelle option serait la meilleure?

Monsieur Guy Ouellet indique que la plate-forme à aire ouverte est la plus économique. Cette option exige de brasser souvent les matières organiques afin de minimiser les odeurs. Enfin, il indique que la RMR va analyser toutes les options afin d'avoir une machinerie optimale.

Question d'un citoyen : Combien de jours de concassage faites-vous sur le site?

Monsieur Jonathan Ste-Croix indique que le concassage a duré un moins en 2016 pour la construction d'une cellule. L'arrivée des déchets du Saguenay provoquera la construction de nouvelles cellules.

Monsieur Camil Laforge estime qu'il faudra faire une étude établissant des scénarios précis et les impacts lors de la construction des cellules.

Question d'un citoyen : Avez-vous des règles ou appliquez-vous la norme ISO?

Monsieur Jonathan Ste-Croix dit que le RMR n'applique pas la norme ISO. Celle-ci doit produire tous les trois mois une étude environnementale au MDDELCC. De plus, la RMR est tenue d'appliquer les normes du ministère et les mesures d'atténuation proposées lors du BAPE.

Question d'un citoyen : Pouvons-nous savoir comment seront utilisées les économies qui ont été réalisées par l'entente avec Ville de Saguenay et la MRC du Fjord-du-Saguenay? Qu'allons-nous faire avec cet argent? Allons-nous développer ou appuyer une nouvelle manière de faire? Il demande à avoir accès aux chiffres.

Monsieur Guy Ouellet indique que l'entente va au-delà du prix la tonne. Les différentes parties ont créé un comité technique afin d'améliorer les pratiques et d'arrimer les deux plans de gestion des matières résiduelles. Naturellement, les organisations sont des entités publiques soumises aux décisions des élus.

Messieurs Guy Ouellet et Denis Bernier mentionnent les investissements qui seront faits dans la sensibilisation et pour trouver de nouvelles manières pour valoriser certaines matières.

Commentaire d'un citoyen : Les revenus doivent servir pour la recherche et non servir aux municipalités pour réduire le compte de taxes.

Monsieur Laforge indique qu'il s'agit d'une responsabilité collective de réduire au minimum les impacts.

Question d'un citoyen : Les industries veulent-elles faire un virage à 180 degrés?

Monsieur Camil Laforge répond que des mesures sont prévues dans les plans de gestion des matières résiduelles (PGMR). Toutefois, il comprend que les citoyens veulent que le maximum soit fait pour traiter à la source les matières résiduelles.

Question d'un citoyen : Le rapport de cette consultation sera-t-il rendu public?

Madame Stéphanie Fortin dit que oui, mais la stratégie de communication reste à confirmer.

8. Conclusion

Monsieur Camil Laforge remercie les personnes présentes. Il retient de cet atelier l'importance de la sécurité et de la propreté autour de l'intersection, que la RMR doit intégrer des objectifs ambitieux à son projet et des mesures de suivi et que l'on crée aussi un fonds de développement et de recherche pour réduire en continu les matières résiduelles à enfouir. Un citoyen mentionne qu'il a aimé participer à cet atelier.

L'atelier se termine à 21h40.

*Compte rendu préparé par monsieur Luc Chiasson,
agent de développement au CREDD*