

MÉMOIRE PORTANT SUR LE
PROJET D'AGRANDISSEMENT DU LIEU D'ENFOUISSEMENT
TECHNIQUE À MONT-LAURIER

Présenté au BAPE

Par
Francine Martin et Robert Carrière

3 mars 2025

Table des matières

	page
1-Introduction.....	3
2-Préoccupations, enjeux et questions.....	3
2.1 Digue Morier.....	3
2.2 Odeurs.....	4
2.3 Plaintes.....	5
2.4 Impact visuel.....	6
2.5 Broyeur.....	7
3-Budget et financement du projet.....	8
3.1 Budget prévisionnel du projet.....	8
3.2 Impact financier de ce projet sur la population.....	10
3.3 Budget de fermeture.....	10
4-Options envisagées.....	17
4.1 Option 1: La fermeture du site actuel et le transport des matières résiduelles vers un autre LET existant.....	19
4.2 Option 2: La conservation en partie du site actuel et le transport uniquement des matières résiduelles (bacs noirs) vers un autre LET.....	20
4.3 Option 3: Un nouveau site d'enfouissement.....	21
4.4 Option 4: L'usine d'incinération ou nouvelle technologie par la RIDL.....	22
4.5 Option 5: La mise en commun de projet d'incinération ou de nouvelle technologie avec les autres LET.....	22
4.6 Option 6: Un mixte de toutes les options ci-devant.....	23
5-Conclusion.....	23

1-Introduction

À la suite des 2 journées de la première partie de l'audience publique du BAPE, les 11 et 12 février 2025, concernant le projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement technique à Mont-Laurier, nous désirons transmettre ce mémoire au BAPE.

Nous habitons sur la route Pierre-Neveu depuis plus de 55 ans et possédons aussi des terrains présentement vacants. Le projet d'agrandissement du LET nous touchera et nous impactera directement comme citoyen, mais aussi comme personne ayant à cœur l'environnement.

Nous souhaitons tout d'abord souligner le travail du BAPE afin de permettre aux citoyens de poser leurs questions, enjeux et préoccupations par rapport au projet d'agrandissement du LET ainsi que de mettre à disposition des renseignements essentiels à notre compréhension du projet. Tous ces documents techniques et législatifs volumineux sont complexes pour de simples citoyens, mais leur accès et les deux journées de séances publiques où les citoyens pouvaient poser leurs questions dans leurs propres mots ont été éclairants sur le projet d'agrandissement du LET.

2-Préoccupations, enjeux et questions

2.1 Digue Morier

En décembre 2024, avec grande surprise nous avons été informés par les policiers que la digue Morier risquait de céder et que notre secteur serait fortement inondé. Selon notre compréhension à ce moment ainsi qu'au dessin sur les cartes des autorités¹, l'eau dépasserait la hauteur d'une maison, donc ce n'est pas une petite inondation anodine. Selon les informations diffusées dans un article journalistique de Radio-Canada², la digue aurait la capacité de retenir 382 millions de mètres cubes d'eau, soit l'équivalent de plus de 100 000 piscines olympiques.

Nous avons réalisé que les LES et LET actuels ainsi que le futur agrandissement du LET seraient eux aussi inondés suite à une rupture de la digue Morier.

Durant la deuxième journée d'audience du BAPE, nous avons entendu M. Jimmy Brisebois, directeur général de la RIDL, affirmer que la RIDL n'avait aucun plan d'urgence en cas de rupture de la digue et d'inondation du site d'enfouissement qu'il gère. À cette même audience, les représentants de la ville de Mont-Laurier et de la MRC ont affirmé ne pas avoir tenu compte dans les évaluations des risques, ni dans leur plan de mesure d'urgence, la présence du site d'enfouissement de la RIDL en plein milieu de leur ville. De plus, il a été nommé par le représentant de la ville que cette situation serait catastrophique pour la ville, qu'elle serait littéralement coupée en 2, et qu'il pourrait même y avoir des morts.

Cette situation est grave et importante. Elle nécessite qu'on s'y attarde.

¹ <https://www.mrcal.ca/storage/app/media/nos-services/services-aux-citoyens/securite-civile/kiamika.pdf>

² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2033072/digue-morier-evacuation-hautes-laurentides>

Imaginez le site comportant les matières résiduelles en traitement, donc des déchets pas encore traités ni enfouis, les matières résiduelles enfouies, mais non recouvertes, le bassin d'accumulation des eaux de lixiviation, le bassin d'accumulation des eaux de composte, la plateforme de compostage, l'aire de réception des boues de fosses septiques, des bassins de déshydratation des boues de fosses septiques, sans compter les matières résiduelles enfouis et les autres structures présentes sur le site de la RIDL, tout cela inondé par une vague d'eau qui dépasserait la hauteur d'une maison.

Nous ne pouvons imaginer la catastrophe de l'inondation du site d'enfouissement de la RIDL. Ce serait un enjeu majeur de santé publique qui pourrait mettre la vie, la santé et la sécurité de plusieurs humains en danger. Cette inondation serait une catastrophe écologique, mais aussi environnementale. Imaginez les répercussions autant pour les humains que pour l'environnement d'une telle catastrophe.

Nous pouvons nous poser la question aussi de qui sera responsable de réhabiliter et décontaminer les milieux humides, le ruisseau Villemare, le lac Bélec, à peine à quelques mètres de l'aire de réception des boues de fosses septiques, la faune et la flore. De plus qu'arrivera-t-il des habitations et constructions contaminées, combien y en auraient-ils? Malheureusement, ni la RIDL, ni la ville, ni la MRC n'avaient de réponse. Et même pire aucun d'entre eux n'a considéré ce risque. De plus, la RIDL ne semblait même pas au courant qu'il serait inondé.

De notre point de vue, il n'est ni acceptable humainement, socialement, environnementalement, ni même politiquement que l'état québécois laisse la possibilité qu'une telle catastrophe se produise. Étant donné le risque de mortalité et des problèmes de santé publique graves, à lui seul, le risque d'inondation à la suite de la rupture de la digue mériterait une révision des autorisations en cours et la fermeture immédiate du site d'enfouissement de la RIDL. Est-ce vraiment responsable de laisser le site ouvert, alors que la RIDL pourrait, dès maintenant, transporter les déchets vers un autre LET dans les Laurentides, le temps de trouver et d'acquiescer un terrain hors de la zone d'inondation qui serait sécuritaire pour les humains et l'environnement? Nous croyons du devoir de l'état d'agir avec diligence et d'appliquer des mesures de précaution en adéquation avec le risque afin de protéger la population et l'environnement. Considérant ce risque grave, la fermeture du site actuel devrait être envisagée par les autorités.

Autoriser l'agrandissement du LET avec ce risque majeur de santé publique, de contamination de l'environnement, la faune et la flore, est de notre avis non conforme à l'esprit de législation et de l'acceptabilité sociale.

2.2 Odeurs

Des odeurs émanant du LET sont déjà présentes et fortement perceptibles à notre résidence, surtout le matin, et ce depuis plusieurs années. Selon les documents consultés pour le projet d'agrandissement du LET, ces odeurs iront en augmentant avant de diminuer. Malgré ce constat d'augmentation, la RIDL propose qu'une mesure dite volontaire, soit de mettre des torchères.

Cette solution a été aussi proposée par la RIDL de façon volontaire pour le problème actuel suite à une plainte que nous avons signée. Toutefois, en date d'aujourd'hui, nous n'avons pas de suivi.

Est-ce qu'il serait possible, dès à présent d'avoir un engagement formel et officiel de la part de la RIDL, et non uniquement une mesure volontaire, qu'elle fera l'installation desdites torchères sur l'agrandissement du LET et sur le site actuel?

De plus, si de tels engagements sont pris, qui veillera à ce que la RIDL mette en place ces engagements, dans les délais de l'engagement?

En 2021 la RIDL s'est engagée formellement à planter des arbres pour diminuer l'impact visuel. Nous sommes en 2025, soit 4 ans plus tard, et aucun arbre n'a été planté. Pourtant, planter des arbres est un engagement bien moins coûteux et beaucoup plus simple que l'installation de torchères. Nous craignons que la même chose se reproduise avec des engagements sans surveillance de leur mise en place.

2.3 Plaintes

La RIDL a mentionné à plusieurs reprises qu'elle n'a pas reçu de plainte, sauf celle déposée suite à la séance d'information du BAPE en novembre dernier. D'ailleurs la RIDL a déposé un document officiel au BAPE (pièce DA3-Rapport des plaintes reçues au cours des 10 dernières années), mentionnant qu'elle aurait reçu 2 plaintes en 2016, 2 plaintes en 2024 et 1 plainte en 2025.

Toutefois, durant la première journée d'audience au BAPE, M. Jimmy Brisebois, directeur général de la RIDL affirme sans aucune hésitation, que lors de la première séance publique pour le projet d'agrandissement du LET en automne 2021 qu'il y avait eu des plaintes pour les odeurs. Ces plaintes devraient pourtant apparaître dans le registre des plaintes. Mais ce n'est pas le cas. Pourquoi ces plaintes n'apparaissent nulle part? Combien d'autres plaintes concernant les odeurs n'ont pas été répertoriées?

De plus, ayant reçu cette plainte en 2021, qu'est-ce que la RIDL a fait pour résoudre ou atténuer le problème d'odeur? À notre connaissance, rien n'a été entrepris par la RIDL, malgré cette plainte.

De plus, le directeur général a dit en audience connaître des produits que la RIDL pourrait étendre sur les déchets afin de limiter et contrôler les odeurs. Mais aucune démarche dans ces 5 dernières années n'a été faite pour atténuer les odeurs. Pourtant cette solution semblait simple et accessible, ne nécessitant pas beaucoup d'efforts de la RIDL.

Par surcroît, à la suite de la plainte officielle inscrite au registre de la RIDL, que nous avons signée en novembre 2024, le directeur général a affirmé durant l'audience du BAPE, de ne pas avoir transmis au ministre le rapport exposant les mesures régulatrices qu'il a prises ou qu'il entend prendre pour remédier à ces nuisances et l'échéancier de leur réalisation, qui est exigé à l'article 48.1. alinéa 2 du Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles.

2.4 Impact visuel – mesure d’atténuation et non-conformité

La RIDL souhaite mettre en place une plantation d’arbres comme mesure d’atténuation de l’impact visuel. Toutefois, la RIDL a elle-même affirmé durant la séance d’audience du BAPE que cette mesure d’atténuation sera non efficace, car les arbres mêmes à maturité ne seront pas assez hauts pour cacher de façon efficace les vidanges et les opérations.

De plus, la RIDL sur le dessin, dans son rapport (mettre référence de la page du rapport), démontre que la plantation desdits arbres serait sur des terrains n’appartenant pas à la RIDL. Toutefois, selon les réponses données à l’audience au BAPE, malgré que cette mesure d’atténuation ait été mise dans son rapport en 2021 la RIDL n’a jamais contacté les propriétaires desdits terrains pour demander s’ils voudraient que la RIDL plante des arbres sur son terrain. La RIDL n’a entrepris aucune négociation et signature d’ententes avec les propriétaires pour la plantation d’arbres. Elle ne savait même pas qui était propriétaire des terrains. La RIDL n’est pas du tout sérieuse dans ses démarches et son offre d’atténuation de l’impact visuel.

Par surcroît, selon le dessin ci-devant mentionné, les arbres seraient plantés près de la route provinciale, donc la RIDL propose officiellement de planter des arbres dans l’emprise de la route appartenant au ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD). Cette image démontre le manque de sérieux de la RIDL, car à peu près n’importe qui comprend immédiatement que cette mesure n’est pas réaliste. Par la dangerosité de planter des arbres, juste à côté d’une route provinciale, cette mesure ne sera pas acceptée par le MTMD. Nous pouvons lire sur le site quebec.ca que le corridor routier est le couloir de circulation qui inclut l’emprise routière et la route qui en fait partie, l’affichage publicitaire et les entrées privées. Le corridor routier inclut aussi les lots situés à proximité et dont la présence ou l’utilisation qui en est faite pourraient avoir un effet direct ou indirect sur la circulation et la sécurité des usagers de la route. L’emprise routière est une surface occupée par une route et ses dépendances qui appartiennent à la collectivité publique. L’emprise comprend, entre autres, les voies de circulation et les accotements ; les fossés ; et des bandes de terrains additionnelles, de dimensions variables, permettant de réaliser les opérations d’entretien. Le ministère mentionne qu’il faut éviter la plantation d’arbres ou d’autres types de végétations à forte croissance à la limite de la propriété. Ces plantes peuvent nuire à la visibilité ou risquent de tomber sur la route. Par conséquent, la probabilité que le MTMD accepte la plantation d’arbres dans l’emprise même d’une route provinciale n’est pas réaliste. Cette information est accessible à n’importe quel citoyen qui fait l’effort de googler. Il est inconcevable que les experts de la RIDL n’aient pas fait cette démarche de base et qu’elle propose aux citoyens des mesures d’atténuation inapplicables.

Une autre question se pose : la surveillance de la mise en place des mesures d’atténuation sera faite par qui ? Il faudrait qu’un mécanisme de suivi de mise en place des mesures soit prévu à l’autorisation ministérielle, par un organisme indépendant et extérieur à la RIDL. Cette demande est légitime et nécessaire. La RIDL s’est déjà engagée en 2021 à faire la plantation d’arbres. Quatre (4) ans plus tard, aucun arbre n’est planté, pire, aucune démarche d’entente avec les propriétaires desdits terrains n’a été entamée. La RIDL démontre aux citoyens que même si elle prend un

engagement officiel, elle ne le respecte pas. De plus, il n’y a aucun suivi qui est fait des engagements faits par la RIDL. Comme citoyens nous n’avons pas de leviers ou ils sont trop complexes pour exiger que la RIDL suive ses engagements. Il serait nécessaire de mettre en place un suivi officiel des engagements qui seront pris concernant la mise en place de mesures d’atténuation et la surveillance de l’efficacité réelle de ses mesures. Le but des mesures est d’assurer une acceptabilité sociale. Il serait important que la RIDL vérifie concrètement et de façon proactive, sans attendre des plaintes officielles des citoyens, que les mesures qu’elle mettra en place seront acceptées socialement.

De plus, actuellement la RIDL ne respecte pas la réglementation, en ayant des déchets et des opérations visibles des lieux publics, comme sur la rue industrielle, et des habitations ou terrains avoisinants, ainsi que de lieu récréotouristique, comme la piste cyclable du petit train du nord utilisée l’été (vélo, randonnée pédestre, etc.) et l’hiver (motoneige) qui est un attrait important pour la ville de Mont-Laurier et la région des Laurentides.

2.5 Broyeur

Les MRC d’Antoine-Labelle et des Laurentides ont un plan conjoint en gestion des matières résiduelles (PGMR) pour les années 2022-2028. L’un des objectifs du PGMR est de réduire les déchets des deux MRC de 15% d’ici 2028.

Objectifs régionaux	Échéance visée
Réduire de 15 % les matières résiduelles éliminées par municipalité par rapport à l’année de référence 2019, avec un seuil minimal de réduction de 525 kg/habitant/année	2029

Capture d’écran du PGMR p. 117

Durant les audiences du BAPE, monsieur Jimmy Brisebois, directeur général de la RIDL, a pu expliquer comment la RIDL avait réussi de façon inventive à diminuer le taux de matière résiduelle enfouie. La RIDL a fait l’acquisition d’un broyeur et passe une grande partie des matières résiduelles dans le broyeur. Ce qui selon leur rapport annuel 2023 disponible sur le site web de la RIDL aurait fait passer les matières de recouvrement en 2022 de 1 420 Tm à 6926 Tm en 2023, et les matières résiduelles en 2022 de 11 790 Tm à 8 916 Tm en 2023. Basé sur les chiffres de la RIDL, il y aurait une augmentation de 5 509 tonnes de matière de recouvrement, soit plus de 487% d’augmentation. Cette augmentation est astronomique.

Année	Matière résiduelle	Recouvrement	Total
2021	9 485 Tm	1 241 Tm	10 726 Tm
2022	11 790 Tm	1 420 Tm	13 210 Tm
2023	8 916 Tm	6 926 Tm	15 057 Tm

Capture d'écran p. 12

Nous pouvons déduire que les chiffres des années précédentes (1241 Tm et 1420 Tm) représentaient le nombre de tonnes de matières de recouvrement nécessaires pour le bon fonctionnement du site d'enfouissement.

Il est possible que la RIDL ait eu un besoin réel plus grand de matière de recouvrement. Nous n'en avons pas fait l'étude. Toutefois, il est peu probable, sinon, difficilement concevable ou explicable, que la RIDL ait eu besoin de 487% de plus de matière de recouvrement surtout dans un contexte d'atteinte de réduction de 15% des matières résiduelles demandées par le PGMR.

Si nous regardons la colonne totale de matière enfouie, nous notons de 2022 à 2023 une augmentation de 13.98%. Nous avons compris durant les audiences du BAPE que cette stratégie a été mise en place par la RIDL pour diminuer théoriquement le nombre de tonnes de déchets enfouis, car les matières résiduelles broyées devenues matières de recouvrement ne se retrouvent plus dans la colonne matière résiduelle. Comme citoyen, nous questionnons cette façon de faire qui détourne l'esprit de la législation et de la volonté de la population, car au final, au lieu de diminuer la quantité de déchets réellement enfouis, la RIDL a augmenté de 13.98% en une seule année.

De plus, cet enjeu questionne le nombre de tonnages d'enfouissement réellement nécessaire à la RIDL. Déjà en 2023, elle aurait enfoui concrètement 15 057 Tm, si nous ne tenons pas compte de leur stratégie de conversion de matières résiduelle en matière de recouvrement. Vu que le tonnage demandé pour l'autorisation de l'agrandissement du LET est de 15 000 tonnes, cette demande d'autorisation ne semble pas réaliste étant donné que la RIDL dépasse déjà ce tonnage réellement enfoui et que ce total augmente chaque année.

Dans un autre ordre d'idées, la consultante de la RIDL a fait une proposition durant les audiences du BAPE comme mesure d'atténuation visuelle, de créer une montagne de matières de recouvrement, qui sont des déchets broyés, pour cacher la montagne de déchets. Cette solution est de notre perspective aberrante et illogique. De plus, cette solution étrange pour faire un écran visuel nous amène à nous questionner sur la nature administrative de cette nouvelle montagne de déchets broyés. Sera-t-elle dans le tableau comme matière résiduelle, comme matière de recouvrement ou complètement disparue du tableau n'étant pas enfouie, mais seulement déposé sur la terre.

3-Budget et financement du projet

3.1 Budget prévisionnel du projet :

Nous avons remarqué que le budget des travaux d'agrandissement du LET fourni par la RIDL au BAPE a été fait en 2022, mais n'a pas été remis à jour. Une mise à jour serait nécessaire pour avoir

une estimation réelle du coût du projet d'agrandissement, car dans celui-ci il y a plusieurs éléments qui sont désuets ou qui n'ont pas été inclus.

De plus, compte tenu de l'inflation galopante que nous avons connue supérieure à 10% sur 3 ans, il est nécessaire de revoir l'ensemble du budget prévisionnel, car il est clair que rien qu'avec l'inflation réelle connue, il y aura des dépassements de budget.

De plus, dans ce budget, il manque les dépenses liées notamment à l'installation des torchères que la RIDL s'est engagée à mettre en place dans l'agrandissement, les coûts de l'audience du BAPE, les intérêts qui seront à payer sur le futur financement pour l'agrandissement, etc.

Suivant les audiences publiques, il est clair que la RIDL n'a pas évalué le coût de la réduction des nuisances tant sur la poussière (asphaltage), l'odeur ou la visibilité (clôtures et paravents). Ses éléments doivent être budgétés, sans quoi il y aura forcément des dépassements de coûts.

Nous pouvons aussi questionner le fait que la RIDL préférerait vendre ses crédits carbone plutôt que résoudre les problèmes d'odeur et les plaintes reçues de la part de la population limitrophe du site.

Il ne fait aucune mention de la manière dont la RIDL va financer ce projet d'agrandissement. Nous parlons au minimum d'un montant de 22M\$ d'aménagement et de 9M\$ de coût de fermeture des cellules, soit 31M\$.

Tableau 8-1 : Sommaire des coûts estimés pour la réalisation du projet (\$/2022)

CATÉGORIE DE COÛTS	SOUS-TOTAL	COÛTS IMPRÉVUS ET CONTINGENCES	TOTAL	COÛT/TONNE*
AMÉNAGEMENT	16 370 920 \$	6 220 950 \$	22 591 870 \$	33,57 \$
OPÉRATION ET EXPLOITATION DU LET	7 234 750 \$	1 446 950 \$	8 681 700 \$	12,90 \$
FERMETURE	6 672 000 \$	2 535 360 \$	9 207 360 \$	13,68 \$
GRAND TOTAL	30 247 670 \$	10 191 860 \$	40 480 930 \$	60,15 \$

* Coûts unitaires présentés considérant une capacité de 673 000 tonnes pour le projet d'agrandissement (exclut le 215 000 m³ de matières résiduelles transférées du LES vers le LET zone A).

Comment cet investissement sera financé?

Le fait d'ignorer dans le budget prévisionnel et post-fermeture les paiements de cette dette (capital + intérêts) ne donne pas une image réaliste des budgets prévisionnels.

Si nous envisagions que le financement serait sur 40 ans pour le 22M\$ en aménagement et sur 30 ans pour le coût de fermeture de 9M\$, cela représente une somme annuelle légèrement supérieure au million par an pour l'aménagement et d'un demi-million pour le coût de fermeture des cellules. Ces éléments ne peuvent pas être ignorés dans les budgets.

Sachant que le 9M\$ pour la fermeture du site n'est pas calculé dans les montants qui sont mis en fidéicomis, comment la RIDL remboursera cette dette lorsqu'elle aura fermé le site?

De ce fait, nous demandons une révision complète et si possible, faite par un expert-comptable agréé, afin de mieux détailler le budget du projet d'agrandissement et de le mettre à jour selon les nouveaux éléments précités.

Cette demande est justifiée et nécessaire pour que les citoyens puissent être éclairés sur le coût réel du projet d'agrandissement et pouvoir faire des comparatifs avec les autres options tel le transport des matières résiduelles vers un autre site d'enfouissement.

3.2 L'impact financier de ce projet sur la population

À aucun moment durant les auditions publiques la RIDL n'a précisé l'impact financier de ce projet sur leur finance ou sur la population. Vu le dernier rapport financier public datant de 2023, la RIDL n'aurait à première vue ni la trésorerie ni le fonds de roulement pour supporter cet investissement. Il est évident qu'un projet de cette ampleur aura un impact sur les finances courantes de la RIDL. Une série de questions en découle, notamment :

- Comment la RIDL va financer ce projet? (subvention, emprunt, trésorerie, etc.)
- Est-ce que les revenus actuels de la RIDL permettent de faire les remboursements, s'il y a lieu?
- Quelle entrée de revenu supplémentaire la RIDL envisage-t-elle pour être en mesure de rembourser ce financement?
- De plus quel sera l'impact en termes de taxe d'ordure ménagère pour la population?

Nous savons que la RIDL dépend d'environ 50% des taxes d'ordures ménagères versées par les municipalités. De fait, il est légitime de se poser la question de combien va augmenter les taxes pour la population, car au final ce sera elle qui payera.

Puisqu'il y aura augmentation, c'est à la population de décider s'il vaut mieux un agrandissement, un nouveau site ou utiliser une nouvelle technologie (comme les incinérateurs modernes).

3.3 Budget de fermeture

Dans le rapport technique datant de 2022 sur le projet d'agrandissement, le coût de fermeture a été évalué à 332 607\$ la première année, en tenant compte par la suite d'une inflation croissante de 2% par année. Ci-après capture d'écran- Annexe J -Calcul préliminaire de la contribution à la fiducie de LET.

Prévision de la valeur du fonds postfermeture et de la contribution à la fiducie du LET de Mont-Laurier

Paramètres économiques

Coût annuel de gestion postfermeture (\$2022)	332,607.00 \$	Révision CGPF (MRC et TTQI inc. 2021)
Taux d'inflation moyen (%)	2.00%	MELCC
Taux de rendement brut (exploitation)	2.00%	MELCC
Taux de rendement brut (postfermeture)	2.00%	MELCC
Taux de rendement net effectif (exploitation / fermeture)	2.02%	
Capacité restante du site (m ³)	841,250	TTQI inc.
Volume annuel utilisé 2025 à 2069 (m ³)	18,750	
Durée de vie restante du site (ans)	44.9	
Coût de gestion postfermeture (\$ 2070)	447,645.23 \$	
Contribution unitaire \$ / m³	8.00 \$	

Dans le dernier rapport de la RIDL, demandé par le BAPE, il n'est pas mentionné clairement le coût de fermeture du site actuel, mais seulement un comparatif de coût de traitement des déchets entre différentes options d'enfouissement entre le site actuel, le site du CER ou le site de Sainte-Sophie.

En termes de taille, le site actuel et le projet d'agrandissement sont sensiblement équivalents, nous pouvons en déduire que le coût de gestion serait relativement proche. De ce constat, la somme de 332 607\$ sera notre référence.

Par manque d'information nous ne pouvons pas entrer dans les détails, mais seulement relever les incohérences suivantes découlant du tableau ci-dessous :

Scénarios d'enfouissement

	EXPLOITANTS DE LIEU D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE		
	Régie intermunicipale des déchets de la Lièvre	Complexe environnemental de la Rouge	Sainte-Sophie
Traitement des eaux actuel Année 2024	615 000,00 \$	615 000,00 \$	615 000,00 \$
Opérations	900 000,00 \$	500 000,00 \$	500 000,00 \$
Immobilisations - financement	200 000,00 \$	200 000,00 \$	200 000,00 \$
Dette	450 000,00 \$	450 000,00 \$	450 000,00 \$
Mise aux normes - usine 1 500 000 \$ au taux d'intérêt 4% pour 40 ans	80 000,00 \$	80 000,00 \$	80 000,00 \$
Mise aux normes - opération Référence : Optimisation du traitement des eaux du LET Tétretech novembre 2024, page 41	220 000,00 \$	220 000,00 \$	220 000,00 \$
Nouvelles cellules (#10 et #12) Différence entre le coût des cellules actuelles et des nouvelles cellules (construite en plein bois)	150 000,00 \$	---	---
Infrastructure à long terme Référence : Rapport technique étude d'impact sur l'environnement Tétretech, octobre 2022 - annexe I	85 000,00 \$	---	---
Fonds de fermeture (fiducie) Référence : Rapport technique étude d'impact sur l'environnement Tétretech, octobre 2022 - annexe J	160 000,00 \$	---	---
Fonds verts Référence : Rapport technique étude d'impact sur l'environnement Tétretech, octobre 2022 - annexe I	10 000,00 \$	---	---
Enfouissement LET - autre que RIDL	---	2 522 000,00 \$ 13 000 Tm X 194,00 \$ Ptx 2025	1 235 000,00 \$ 13000 Tm X 95,00 \$/Tm Ptx 2025 pour le site de Sainte-Sophie
Transport Matériaux résiduels Selon les prix 2025	---	321 060,00 \$ 6500 Tm + 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 3h = 723 h 723 h X 220 \$/h = 159 060 \$	642 120,00 \$ 6500 Tm + 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 6h = 1 446 h 1 446 h X 220 \$/h = 318 120 \$
Matériaux secs Selon les prix 2025	---	6500 Tm + 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 750\$/voyage = 162 000 \$	6500 Tm + 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 1500 \$/voyage = 324 000 \$
TOTAL	2 870 000,00 \$	4 908 060,00 \$	3 942 120,00 \$
Tonnage annuel (à la tonne)	15 000	13 000	13 000
Coût à la tonne	191,33 \$	377,54 \$	303,24 \$
Enfouissement des ICI direct au site	---	2 000 Tm	2 000 Tm

Capture d'écran p. 5 - DA13_Document explicatif

Traitements des eaux = 615 000\$ (1^{er} ligne du tableau de la RIDL)

- a. Comment justifier un coût de traitement des eaux de 615 000\$ alors que le coût de la fermeture prévisionnelle du projet a été évalué à 332 607\$. Sachant que celui-ci inclut notamment le coût du traitement des eaux du projet d'agrandissement. Par conséquent, le coût du traitement des eaux de lixiviation, si on fermait le site actuel, devrait être nettement inférieur à 332 607\$.
- b. De plus, même si l'on prenait le montant de 615 000\$ comme coût de traitement des eaux, selon ma compréhension, dans les premières années de la fermeture du site, les eaux de lixiviation devraient avoir un pique, mais elles devraient par la suite diminuer. Donc logiquement le traitement des eaux devrait diminuer au fur et à mesure des 30 années de gestion de post-fermeture du site pour arriver à un volume minime. De ce constat, le coût de 615 000\$ ne peut pas être constant et ira en diminution.
- c. Lors de l'audience du BAPE, le directeur général de la RIDL a mentionné que le 615 000\$ était lié à une dette actuelle et non au coût du traitement des eaux. Il serait important que la RIDL fournisse le coût réel du traitement des eaux séparément du détail de la dette (remboursement, durée, capital restant, intérêts, etc.).
- d. De plus, le tableau contient deux lignes, une immobilisations – financement et l'autre dette. Est-ce que la dette liée au traitement des eaux ne devrait pas figurer dans la ligne dette?
- e. Tout dépendant de l'échéance de cette dette, le montant avancé de 615 000\$ diminuera drastiquement lorsque la dette sera complètement remboursée.
- f. Si la durée du remboursement de la dette pour le site actuel dépasse la durée de vie du site, alors nous pouvons déduire qu'un investissement massif a été fait sur un site en fin de vie. Ceci incite à se questionner sur la gestion financière et à penser qu'il y a un manquement de rigueur dans la gestion financière de la RIDL.

Le coût d'opération de 900 000\$ (2e ligne du tableau de la RIDL)

- a. Nous n'avons ni la raison ni le détail pour lesquels la RIDL dépenserait 500 000\$ de coût d'opération si elle utilisait l'option du CER ou du site de Sainte-Sophie. Même si elle gardait certaines activités sur le site comme le compostage ou le tri, ce coût semble élevé comparativement au coût de fermeture de 332 607\$ qui comprenait notamment le coût de gestion du site et du traitement des eaux.
- b. Ce coût d'opération est brut et ne tient pas compte des activités annexes et services rendus hors enfouissement qui généreront un revenu et qui pourraient rester sur le site actuel. En 2023 les revenus sur les services rendus se sont élevés de 1,3M\$ et les compensations au recyclage de 1,8M\$. Nous avons bien conscience que tout ne pourra pas être maintenu tel quel, mais le coût des opérations doit être mitigé par des revenus sur site.

c. Si nous prenons le rapport annuel 2023 de la RIDL (voir la capture d'écran du tableau contenu au rapport ci-dessus) et conservons que les lignes en lien avec l'enfouissement et l'administration, soit :



RAPPORT ANNUEL 2023

Répartition des dépenses réelles en 2021 – 2022 - 2023

Dépenses	2021	2022	2023
Administration	402 030 \$	433 351 \$	512 066 \$
Boues de fosses septiques (opération)	259 493 \$	263 068 \$	235 383 \$
Enfouissement et traitement des eaux	1 714 039 \$	2 017 502 \$	2 016 181 \$
Transport des matières résiduelles (bac noir)	821 731 \$	909 894 \$	895 874 \$
Transport des matières organiques (bac brun)	748 589 \$	802 520 \$	798 954 \$
Transport des matières recyclables (bac vert)	1 390 187 \$	1 620 173 \$	1 552 450 \$
Traitement des matières recyclables (Tricentris)	270 566 \$	296 901 \$	480 176 \$
Traitement des matières organiques (plateforme)	256 025 \$	234 588 \$	236 249 \$
Écocentre – RDD (REP)	393 678 \$	328 981 \$	750 327 \$
Bacs (inventaire et remplacement)	147 505 \$	160 800 \$	125 996 \$
TOTAL	6 403 843 \$	7 067 778 \$	7 603 656 \$

- Administration = 512 066\$
- Enfouissement et traitement des eaux = 2 016 181\$
- Transport des matières résiduelles (bac noir) = 895 874\$

Nous arrivons à un total de : 3 424 121\$

Le tableau des différents scénarios d'enfouissement arrive à un total de 2 870 000\$ pour conserver l'enfouissement sur place, incluant 150 000\$ pour la création des nouvelles cellules (#10 et #12) qui ne serait pas nécessaires si ont choisi un autre site d'enfouissement.

Par conséquent, nous ne comprenons pas le total de 2 870 000\$, car logiquement il devrait être d'environ de 3 424 121\$ + 150 000\$ = 3 574 121\$ soit un écart de 704 121\$.

Est-ce que nous pourrions avoir une explication sur cet écart de plus de 700 000\$?

De plus, nous ne savons pas si les coûts des mises aux normes de l'usine et des opérations de 300 000\$ étaient inclus dans le rapport annuel 2023. Sinon, ils devraient être ajoutés à notre écart ci-haut mentionné, ce qui le porterait à plus de 1M\$.

Pouvons-nous avoir plus de détails sur ce qui est inclus dans le coût d'opération du tableau des différents scénarios d'enfouissement?

Immobilisations et financement (3e ligne du tableau de la RIDL)

- a. Nous ne connaissons ni la durée du ou des financements, ni leur capital restant dû, ni le taux d'intérêt;
- b. Quelle est la différence entre financement-immobilisation 200 000\$ et dette 450 000\$, d'autant plus que l'écart des montants entre les deux sont important, du simple au double?

Là encore, le manque d'information et de détail ne nous permet pas de réaliser des projections claires sur le coût de fermeture. L'amortissement des financements et de la dette est évidemment un point clef du coût de fermeture.

Mise aux normes de l'usine (4e ligne du tableau de la RIDL)

- a. Quand le financement a été effectué et quand va-t-il se terminer?

Un investissement de 1,5M\$ sur 40 ans est un gros montant avec un long amortissement pour une mise aux normes. Nous pouvons nous questionner sur l'entretien régulier et la mise à jour de l'usine. Cette mise aux normes, est-ce une obligation liée à l'obtention de l'autorisation de l'agrandissement ou un rattrapage d'absence de mise à jour ou d'entretien régulier?

- b. Le taux d'intérêt est-il fixe ou variable, sur un montant de 1,5M\$ cela a une importance sur les mensualités et ce n'est pas précisé.

Mise aux normes des opérations (5e ligne du tableau de la RIDL)

En préambule nous n'avons pas trouvé la référence indiquée dans le tableau, soit le document de Tétratech novembre 2024, sur le site du BAPE. Peut-être qu'il s'y trouve, mais en vain.

- a. Est-ce un financement, une dépense de fonctionnement?
- b. Est-ce une dépense ponctuelle ou récurrente?
- c. Est-ce une dépense prévue ou exigée dans le cadre de l'agrandissement par le ministère de l'Environnement?

Enfouissement LET – autre que RIDL (colonne CER et Sainte-Sophie du tableau de la RIDL)

Nous avons été étonnés d'observer la différence de tarif entre le CER à 194\$ la tonne et le site de Sainte-Sophie à 95\$ la tonne du site, soit un écart d'environ 100\$ la tonne.

Même si chaque site d'enfouissement est libre de facturer les tarifs comme bon leur semble, cette différence nous interroge. Nous supposons une volonté de la part du CER de ne pas vouloir enfouir les déchets de la RIDL.

Malheureusement, cela fausse l'évaluation des options de remplacements.

Si nous regardons les coûts de transport mentionnés dans le tableau ci-dessus,

2 522 000,00 \$ 13 000 Tm X 194,00 \$ Prix 2025	1 235 000,00 \$ 13000 Tm X 95,00 \$/Tm Prix 2025 pour le site de Sainte-Sophie
321 060,00 \$ 6500 Tm ÷ 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 3h = 723 h 723 h X 220 \$/h = 159 060 \$	642 120,00 \$ 6500 Tm ÷ 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 6h = 1 446 h 1 446 h X 220 \$/h = 318 120 \$
6500 Tm ÷ 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 750\$/voyage = 162 000 \$	6500 Tm ÷ 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 1500 \$/voyage = 324 000 \$

Nous constatons que le transport des matières résiduelles est calculé via un taux horaire (220\$/h) et le transport des matériaux secs est calculé avec un prix fixe par voyage (750\$ ou 1500\$ par voyage).

Qu'est-ce qui fait que l'un soit un taux horaire et l'autre à un prix fixe par voyage?

De plus quelles compagnies ont donné ces prix? Comment la RIDL a pu évaluer ces tarifs? A priori, il n'y a pas eu d'appel d'offres.

Vu le coût et la régularité des voyages, il serait intéressant d'évaluer combien coûterait à la RIDL l'embauche d'un chauffeur et l'acquisition d'un camion avec remorque? Considérant que la RIDL emploie déjà un mécanicien. De plus, il pourrait être considéré par la RIDL de faire l'acquisition d'une deuxième remorque afin de faire un train-routier et économiser la moitié des voyages à effectuer?

De plus, cette option serait un moyen de préserver et convertir un ou deux emplois actuels, si l'enfouissement était arrêté. Cette option n'a pas été évoquée.

Nous constatons que la base de calcul du tonnage n'est pas la même selon les différents scénarios envisagés, ce qui fausse les données.

TOTAL	2 870 000,00 \$	4 908 060,00 \$	3 942 120,00 \$
Tonnage annuel (à la tonne)	15 000	13 000	13 000
Coût à la tonne	191,33 \$	377,54 \$	303,24 \$

Le calcul devrait être de 13 000 tonnes pour les 3 scénarios.

Si nous prenons le calcul effectué dans la section : le coût d'opération (ci-dessus), sur le coût de l'enfouissement dans le site actuel, qui serait d'environ 3 574 121\$.

Par conséquent, le coût à la tonne pour le site actuel devrait être aux alentours de 274,93\$/tonne (soit 3 574 121\$ / 13 000 tonnes = 274,93\$/tonne).

À 274,93\$/tonne, la différence avec les 2 autres sites est bien moindre et il serait alors raisonnable d'envisager la fermeture du site d'enfouissement de la RIDL.

4-Options envisagées

Ce qui nous a le plus étonnés de tout ce projet est que la RIDL n'a pas d'elle-même exploré de façon sérieuse les différentes options possibles. Cette affirmation a été faite par le consultant de la RIDL à la première rencontre de novembre 2024. La RIDL s'en est tenu à une déduction simpliste que vu la présence des installations sur le site, l'étude des autres options n'était pas nécessaire. En d'autres mots, la RIDL a décidé de façon autonome et sans consultation que l'agrandissement serait la seule option enviable. D'outrepasser les décideurs ministériels n'est ni acceptable socialement ni politiquement.

Par manque de temps et de ressources, nous n'avons pas pu parcourir les 121 documents déposés sur le site du BAPE en date du 1er mars 2025. Toutefois, nous avons constaté que dans tous les documents dont nous avons eu le temps de prendre connaissance, les autres options envisagées étaient présentes dans un seul document, soit dans le PR6.2 Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement – Révisé, de 76 pages, à la page 2-7, point 2.3 Analyse des solutions de rechange au projet ainsi qu'à la page 2-8, point 2.4 scénario de non-réalisation (voir les captures d'écrans ci-après). Et dans un autre document après l'audience du BAPE, dans le DA13_Document explicatif.

2.3 Analyse des solutions de rechange au projet

L'agrandissement proposé par la RIDL ne vise pas la recherche de nouveaux clients ou l'augmentation du tonnage enfoui. Il s'agit d'un projet pour permettre à la RIDL de continuer à offrir un service essentiel à une population de plus de 35 000 personnes, tout en respectant leur capacité de payer.

Le projet d'agrandissement se fera sur les terrains appartenant à la RIDL attenants au présent LET. En plus de consolider à long terme le site actuel, le projet présente peu d'impact pour la population :

- Pas d'augmentation du transport par camion ;
- Maintien des activités d'enfouissement limitant l'impact sur le bruit ;
- Poursuite de la captation et de la destruction des biogaz ;
- Intégration visuelle des nouvelles cellules d'enfouissement.

La fermeture du LET de Mont-Laurier aurait plusieurs conséquences. L'exportation à l'extérieur de la MRC des matières résiduelles dédiées à l'élimination induit un impact financier important pour la RIDL et pour la population desservie par la RIDL. Le camionnage sur la route 117 augmenterait la production de GES. Au niveau local, il en résulterait une fragilisation de la pérennité de plusieurs services en gestion des matières résiduelles offerts par la RIDL aux citoyens et aux ICI du territoire à coût raisonnable.

2.3.1 Scénario de non-réalisation

Dans la mesure où l'agrandissement du LET de Mont-Laurier ne pourrait se réaliser, les résidents des 12 municipalités membres (35 689 citoyens) de la RIDL n'auraient de choix que d'acheminer leurs ordures dans un autre LET. La création d'un tout nouveau site engendrerait encore plus d'impacts puisque toutes les infrastructures seraient requises. Quant à l'utilisation du LET existant le plus près, soit celui de la RIDL à Rivière-Rouge, ses caractéristiques ne permettent pas de recevoir le volume de matières résiduelles de la MRC d'Antoine-Labelle.

Ainsi, la seule option de rechange théorique envisageable reste celle d'utiliser un LET existant encore plus loin et hors région. Ainsi, les deux LET les plus près appartiennent à Waste Management, soit les sites de Sainte-Sophie et de Lachute. Ces deux LET sont situés chacun à quelque 400 km aller-retour de Mont-Laurier.

Un scénario d'utilisation de l'un de ces sites alternatifs nécessiterait, dans un premier temps, la construction d'un centre de transfert de matières résiduelles. En considérant qu'un camion semi-remorque à plancher mobile a une capacité effective d'environ 26 tonnes, c'est plus de 500 camions qui seraient requis pour acheminer annuellement les matières de la vallée de la Lièvre à l'un de ces deux LET. Tous ces camions devraient emprunter la route 117, qui n'est pas une autoroute.

Retenir un tel scénario aurait un impact majeur sur le transport des matières résiduelles, surtout en considérant que 47 % de la population équivalente de la vallée de la Lièvre réside à Mont-Laurier, là où est situé le LET de la RIDL actuellement. De plus, la fermeture du LET de Mont-Laurier aurait un impact financier important pour les citoyens desservis par la RIDL puisque les revenus associés au LET disparaîtraient et qu'au fardeau fiscal actuel s'ajouterait celui des coûts de transbordement, de transport et d'enfouissement hors région vers un autre site.

Pour toutes ces raisons, l'agrandissement du LET actuel de la RIDL apparaît comme la meilleure option économique, sociale et environnementale.

Options possibles :

Pour toutes les options existantes, certaines questions de bases reviennent, soit :

- la durée de vie du site;
- le coût de mise en place et de gestion par la suite;
- le temps requis pour mettre en place le projet;
- le niveau d'acceptabilité sociale;
- l'impact sur l'environnement.

Nous n'avons malheureusement pas les documents, rapports financiers, soumissions, études techniques, environnementales ou législatives, et autres informations nécessaires pour faire une comparaison des différentes options. La RIDL ne s'étant pas penchée sérieusement sur l'évaluation des autres options existantes.

Toutefois, suite à nos lectures et à l'écoute des journées d'audience du BAPE, nous pensons qu'il serait intéressant que la RIDL évalue les différentes options suivantes :

Option 1. La fermeture du site actuel et le transport des matières résiduelles vers un autre LET existant;

Option 2. La conservation en partie du site actuel et le transport uniquement des matières résiduelles (bacs noirs) vers un autre LET;

Option 3. Un nouveau site d'enfouissement;

Option 4. L'usine d'incinération ou nouvelle technologie par la RIDL;

Option 5. La mise en commun de projet d'incinération ou de nouvelle technologie avec les autres LET;

Option 6. Un mixte de toutes les options ci-devant.

Pour notre part, nous avons constaté les points d'intérêts suivants, qui mériteraient d'être approfondis par des experts.

4.1 Option 1 : La fermeture du site actuel et le transport des matières résiduelles vers un autre LET existant;

Cette option a été rejetée par la RIDL sur le motif de l'écart de coût trop élevé entre le site actuel ou le transport vers le LET du CER ou de Sainte-Sophie, soit que le coût passerait de 191,33 \$ la Tm à 303,24 \$ la Tm ou 377,54 \$ la Tm.

Toutefois, en vous référant à la section - Enfouissement LET – autre que RIDL, ci-dessus de notre mémoire. Nous arrivons à la conclusion que le coût à la tonne métrique pour le site actuel devrait être aux alentours de 274,93\$/tonne (soit $3\,574\,121\$ / 13\,000\text{ tonnes} = 274,93\$/\text{tonne}$).

De plus, nous n'avons pas inclus dans ce calcul, les dettes de mises aux normes de l'usine et des opérations de 80 000\$ et 220 000\$ ne sachant pas s'ils étaient inclus ou non dans le rapport 2023, ce qui à première vue ne semble pas être le cas. Si elles n'étaient pas incluses, nous passerions de $3\,574\,121\$ + 80\,000\$ + 220\,000\$ = 3\,794\,121\$$. Ce qui nous donne environ 291,86\$/tonne ($3\,794\,121\$ / 13\,000\text{ tonnes} = 291,86\$/\text{tonne}$).

Devant ce constat de ce petit écart de 11,38\$/tonne (291,86\$/tonne ou 274,93\$/tonne) du site actuel et 303,24\$/tonne pour l'utilisation du site de Sainte-Sophie. Il serait nécessaire que cette option soit plus sérieusement considérée.

La différence avec les autres sites est bien moindre que ce que la RIDL le prétend et il serait alors raisonnable d'envisager la fermeture du site d'enfouissement de la RIDL.

4.2 Option 2 : La conservation en partie du site actuel et le transport uniquement des matières résiduelles (bacs noirs) vers un autre LET;

Le même raisonnement du coût de l'option 1 s'applique à cette option. Et en conservant les parties autres que l'enfouissement des matières résiduelles sur le site actuel, ceci permettrait à la RIDL de maintenir tous les autres services de la RIDL, comme l'écocentre, la plateforme de composte, le centre de transferts des matières récupérables, etc. à proximité des citoyens. De plus, ceci permettrait à la RIDL de conserver une partie des emplois et des revenus provenant de ses autres services.

Répartition des revenus réels en 2021 – 2022 – 2023

Revenus	2021	2022	2023
Quote-part et immobilisation BFS	3 680 000 \$	3 755 000 \$	3 820 000 \$
Services rendus	1 283 352 \$	1 448 417 \$	1 376 040 \$
Compensation au recyclage	1 613 665 \$	1 570 833 \$	1 813 720 \$
Autres	381 376 \$	664 260 \$	1 030 320 \$
TOTAL	6 958 393 \$	7 438 510 \$	8 040 080 \$

Capture d'écran p.5

rapport annuel 2023

Selon notre compréhension du tableau, les revenus de services rendus, de compensation au recyclage, autres et les quotes-parts et immobilisations BFS seraient conservés pratiquement intacts, un des seuls impacts sur les revenus visibles est la collecte de matière résiduelle commerciale, toutefois la majorité des autres services offerts aux commerçants pourraient être maintenus tels quels (ex. : la collecte de recyclage commercial, service de déchetage de documents confidentiels, matières organiques, les matières dangereuses déjà envoyées au site de Gatineau, etc.).

De plus, nous questionnons la nécessité de construire une infrastructure pour le transbordement des déchets vers les sites extérieurs à la région.

2 522 000,00 \$ 13 000 Tm X 194,00 \$ Prix 2025	1 235 000,00 \$ 13000 Tm X 95,00 \$/Tm Prix 2025 pour le site de Sainte-Sophie
321 060,00 \$ 6500 Tm + 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 3h = 723 h 723 h X 220 \$/h = 159 060 \$	642 120,00 \$ 6500 Tm + 27 Tm/remorque = 241 voyages 241 voyages X 6h = 1 446 h 1 446 h X 220 \$/h = 318 120 \$
6500 Tm + 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 750\$/voyage = 162 000 \$	6500 Tm + 30Tm/camion de collecte = 216 voyages 216 voyages X 1500 \$/voyage = 324 000 \$

Capture d'écran p. 5 DA13_Document explicatif

À la vue du tableau ci-dessus, le camion semi-remorque peut transporter 27 Tm de matières tandis que le camion de collecte (le camion de vidange) peut transporter 30 Tm. Comme le camion de collecte peut transporter plus de matières que la semi-remorque, nous ne comprenons pas l'intérêt de sortir les matières qui viennent d'être collectées du camion de collecte pour les mettre dans une semi-remorque qui contient moins que le camion de collecte. De plus, le camion de collecte pourrait, à la suite de son ramassage de matières, aller directement au site d'enfouissement de Sainte-Sophie ou du CER. Cette façon de faire économiserait 24 voyages de semi-remorques en moins. Si le transbordement est vraiment essentiel, nous vous référons à notre section Enfouissement LET – autre que RIDL, ci-dessus dans notre mémoire.

Par surcroît, cette option de conserver en partie les services en place sur le site actuel et transporter uniquement des matières résiduelles (bacs noirs) vers un autre LET pourrait être temporaire ou permanente. Celle-ci est intéressante, car elle permettrait à la RIDL d'avoir le temps nécessaire pour faire l'évaluation des différentes options, trouver un nouveau terrain plus socialement et environnementalement acceptable pour l'enfouissement ou évaluer la mise en place de nouvelles technologies permettant une destruction autre que l'enfouissement des matières résiduelles. Les technologies ont évolué depuis la création du site de la RIDL, l'enfouissement n'est plus la seule option possible.

Cette option semble très intéressante et nécessiterait que la RDIL s'y penche.

4.3 Option 3 : Un nouveau site d'enfouissement;

La recherche d'un nouvel emplacement pour le site d'enfouissement permettrait d'avoir un site d'une durée de vie plus longue que 35 ans. Le site actuel demandera de toute façon de se pencher à nouveau sur cette question dans un court laps de temps. Un nouvel emplacement permettrait d'avoir une vision pour les générations futures.

Ce nouveau site pourrait être dans une zone non inondable en cas de rupture de la digue Morier, plus loin des habitations, des zones urbaines et récréotouristiques, être construit de façon à ce qu'il respecte les normes en matière de visibilité, en dehors de tous milieux humides et plus éloigné de tout cours d'eau, lacs ou rivières afin de préserver l'environnement. Le nouveau site

pourrait être mieux conçu pour des opérations de travail, qui ne sont pas optimales sur le site actuel. Et l'acquisition d'installations modernes, suivant les nouvelles technologies, éviterait des travaux majeurs avant de nombreuses années.

Le territoire couvert par la RIDL est de 4 571,90 km², il serait concevable de trouver un site répondant à ces caractéristiques.

4.4 Option 4 : L'usine d'incinération ou nouvelle technologie par la RIDL;

Il a été énoncé durant les journées d'audience du BAPE, par la représentante du CER, l'existence de nouvelles technologies intéressantes pour remplacer l'enfouissement classique des matières résiduelles. L'étude de ces nouvelles technologies, dont l'incinérateur de nouvelle génération, semblait être digne d'intérêt. Vu que d'autres gestionnaires de LET au Québec se penchent sur l'évaluation de ses technologies, il serait essentiel que les gestionnaires de la RIDL les évaluent aussi, afin d'avoir une vision moderne et plus écoresponsable sur la gestion des matières résiduelles. L'enfouissement classique n'est pas la seule option existante.

4.5 Option 5 : La mise en commun de projet d'incinération ou de nouvelle technologie avec les autres LET;

Durant les journées d'audience du BAPE, nous avons compris qu'il est plutôt rare d'avoir plusieurs sites d'enfouissements avec différentes administrations dans une même région. La région des Laurentides en compte plusieurs.

La RIDL est un organisme qui représente 12 municipalités de la MRC d'Antoine-Labelle où chaque municipalité est représentée au conseil d'administration par un élu. Dans cette optique, la RIDL devrait être à la recherche des meilleures solutions à offrir aux municipalités et aux citoyens qu'elle dessert. De ce fait, la mise en commun entre organismes de gestion des LET, des ressources, savoir-faire, expertises et moyens financiers sont une piste à explorer pour optimiser et réaliser leur mission.

Selon les propos tenus par le CER durant les journées d'audience au BAPE, il a évoqué leur désir d'arrêter l'enfouissement classique des matières résiduelles et leur intérêt pour les nouvelles technologies d'incinération. La mise en commun des ressources de la RIDL et du CER sur un tel projet serait avantageuse pour les deux organismes et la population qu'elles desservent. En plus, d'éventuellement pouvoir obtenir des revenus supplémentaires en offrant ce service à d'autres municipalités, commerces et industries qui en auraient besoin, s'il y a lieu. Considérant la fermeture éventuelle du site d'enfouissement de Lachute (p.4 du DA13_Document explicatif), ce projet pourrait servir au plus grand nombre.

Il serait possible aussi que la RIDL et le CER travaille conjointement à l'étude et la réalisation d'un LET commun sur un nouveau site qui aurait une durée de vie beaucoup plus grande et ainsi servir au mieux la population, les commerçants et les industries établis sur leur territoire.

4.6 Option 6 : Un mixte de toutes les options ci-devant;

En plus des 5 options présentées ci-dessus, un mélange de celles-ci peut facilement être envisagé pour l'atteinte d'une solution optimale selon les besoins, ressources et autres à disposition.

Par exemple, la RIDL pourrait conserver des services autres que l'enfouissement sur le site actuel, transporter les matières résiduelles (bacs noirs) vers un autre LET, le temps de travailler sur un projet commun avec le CER ou le temps de développer son propre projet à long terme.

5-Conclusion

Nous concluons que le projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement technique à Mont-Laurier ne devrait pas être autorisé tel que présenté par la RIDL.

Tout au long de ce mémoire, nous avons exposé différentes incohérences et proposé plusieurs pistes de solutions que le projet soit autorisé ou non, ou autorisé avec des modifications, ainsi qu'exposé nos questions, inquiétudes et enjeux qui restent à ce jour sans réponse.

Nous espérons que ce mémoire mettra en lumières des pistes de réflexions, des enjeux et de solutions pour l'atteinte d'un projet environnementalement viable, socialement acceptable et qui trouvera un équilibre financier entre ces éléments.

Signé à Mont-Laurier, le 3 mars 2025



Francine Martin

Signé à Mont-Laurier, le 3 mars 2025



Robert Carrière