

**LE COMITÉ DE CITOYENS
DE SAINT-ANTOINE-ABBÉ**

**MÉMOIRE
PRÉSENTÉ AUX AUDIENCES GÉNÉRIQUES
SUR LA GESTION DE L'EAU AU QUÉBEC (BAPE)**

LE 10 NOVEMBRE 1999

**L'AQUIFÈRE DE SAINT-ANTOINE ABBÉ
EN DANGER?**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. BREF HISTORIQUE.....	3
2. SITUATION ACTUELLE.....	4
3. PLAINE DES CITOYENS.....	4
4. RÉPONSE DU MEQ À LA PLAINE DES CITOYENS	5
4.1 Non-respect de la réglementation	5
4.2 Aire de manutention	7
4.3 Qualité de l'eau	8
4.4 Traitement inégal des deux sites.....	8
5. TOXICITÉ DES PNEUS.....	9
6. UNE QUESTION DE SANTÉ PUBLIQUE.....	9
7. ZONE FRONTALIÈRE.....	10
8. QUESTIONNEMENT.....	11
9. RECOMMANDATIONS.....	11
CONCLUSION.....	13

ANNEXES :

1. Lettre de M. Jean-Marie Béland à Hydro-Québec en 1993
2. Article de Martha Gagnon, La Presse 25 janvier 1999
3. Lettre de plainte du 30 mars 1999 des citoyens au ministre Bégin
4. Réponse de M. Gilles Bernier à la lettre de plainte des citoyens – 7 juillet 1999
5. Rapport d'analyse du 17 février 1994 de M. Pascal Ledoux
6. Lettre des citoyens pour proposer un échantillonnage – 11 juin 1999
7. Document intitulé *Pour une gestion sécuritaire des pneus hors d'usage entreposés – Le règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage en bref*
8. Avis d'audience public – Tribunal administratif du Québec
9. Photos

Même si RECYC-QUÉBEC fait des pieds et des mains pour que soient vidés tous les dépotoirs de pneus du Québec et même si M. Bégin a promis de fermer rapidement ces sites, nous croyons utile, dans ce mémoire, de traiter d'une situation qui demeure encore très problématique à l'heure actuelle pour les résidents du village de Saint-Antoine-Abbé (municipalité de Franklin), soit la **présence des deux plus gros sites d'entreposage de pneus hors d'usage au Québec, érigés directement sur une zone de recharge de l'eau souterraine.**

1. BREF HISTORIQUE

En octobre 1988, alors qu'un premier site (Gagnier) était déjà en activité à Franklin, à moitié vide, et qu'un deuxième site (Grenier) contenait plusieurs millions de pneus dans la municipalité voisine de Saint-Jean-Chrysostome, le MENVIQ a accordé un certificat d'autorisation pour l'ouverture d'un deuxième dépotoir de pneus hors d'usage sur le « rocher » (sur un terrain de 228 acres) à M. Jean-Marie Béland et M^{me} Rosette Bérubé, à un kilomètre du site Gagnier, sans aucune étude d'impact et en sachant très bien que ce site était fragile et vulnérable. En effet, le ministère avait déjà en main des données scientifiques qui prouvaient qu'il constituait une zone de recharge pour l'eau souterraine de plusieurs municipalités avoisinantes. De plus, il était situé à environ 200 mètres d'un des plus gros campings du Québec : le Camping Lac des pins. La municipalité avait alors accordé un certificat de conformité, outrepassant ainsi son propre règlement de zonage (n° 100), qui permettait seulement l'entreposage temporaire. C'est alors que des camions en provenance de l'extérieur du Québec (Maritimes, Ontario et États-Unis) ont commencé à affluer sur ce site.

Le 22 décembre 1988, un incendie qui a duré toute une nuit s'est déclaré au site Béland-Bérubé. La quantité de pneus en cause varie de 1 000 à 20 000 suivant les sources. D'après le propriétaire, il n'y en aurait eu que 4 000 (ce qui représenterait 16 000 litres d'huile lourde, soit 4 litres par pneu de voiture), qui auraient possiblement pénétré dans la nappe. Il a fallu l'intervention des pompiers de six municipalités et 100 000 gallons d'eau pour éteindre le feu. La ministre de l'époque, M^{me} Lise Bacon, n'a pas jugé utile alors de procéder au nettoyage du site.

Après l'incendie de Saint-Amable, en mai 1990, le ministère de l'Environnement a dépensé plusieurs millions pour clôturer les deux sites de Franklin–Saint-Antoine-Abbé et îloter les pneus du site Gagnier. Par ailleurs, M. Grenier (Saint-Jean-Chrysostome), qui avait acquis son site de la conjointe d'alors de M. Jean-Marie Béland, a appris qu'il n'avait jamais été autorisé par la CPTAQ. Son site a donc été fermé après avoir été clôturé et îloté par le ministère de l'Environnement.

À cette époque, le MENVIQ a exigé qu'un système de drainage soit installé sur le site Gagnier (11 ponceaux) et le propriétaire a dû débourser une somme considérable pour faire des chemins en gravier autour de ses îlots. Or, le ministère n'a pas eu les mêmes exigences pour M. Béland dont le site était situé directement sur le roc.

En 1993, le site Béland-Bérubé est devenu le Dépôt de pneus Franklin. Le 23 février 1994, le MENVIQ a accordé une premier permis d'exploitation de cinq ans à cette nouvelle entreprise à la suite de l'entrée en vigueur du *Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage au Québec* (Q-2,r.6.1) lui permettant ainsi d'entreposer cinq millions de pneus au maximum.

2. SITUATION ACTUELLE

Onze ans après le début des activités du site de pneus Béland, la quantité de pneus a considérablement augmenté, excédant largement, selon nos sources, les chiffres avancés par le ministère de l'Environnement. Ainsi, M. Gagnier, dans le rang des Dumas, admet entreposer plus de dix millions de pneus (105 îlots). Pour ce qui est du Dépôt de pneus Franklin, son propriétaire a déjà mentionné à plusieurs personnes qu'il contenait de 15 à 18 millions de pneus (du haut des airs, on peut voir au moins 150 îlots de dimensions inégales). Un document dont vous trouverez copie ci-jointe (Annexe 1), signée de la main même de M. Béland, confirme que déjà en 1993, il avait au moins 5 millions de pneus avec un arrivage prévu de 1,5 million par année. Pour ce qui est du site fermé de M. Grenier à Saint-Jean-Chrysostome, il contient toujours plusieurs millions de pneus, et un incendie s'est déclaré il y a deux ans occasionnant à la municipalité des déboursés majeurs. Ainsi, les chiffres officiels du MEQ pour les trois sites nous semblent largement inférieurs à la réalité puisque dans un communiqué de presse du 29 juin 1999, le ministre Bégin lui-même estime à 25 millions seulement les pneus empilés un peu partout sur le territoire québécois (une quarantaine de sites).

Le règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage exige que la dimension des îlots soit la suivante : 900 m² (30 m x 30 m) sur 4 m de haut, ce qui, selon les données du ministère correspondrait à environ 50 000 pneus par îlot. Or, selon le témoignage d'un citoyen qui a travaillé pendant plusieurs années dans un des dépotoirs de la région, on peut facilement en entasser trois fois plus quand les pneus s'affaissent sous leur poids. M. Gilles Bernier a d'ailleurs lui-même reconnu aux audiences du BAPE qu'il était difficile d'évaluer la quantité exacte des pneus, « *puisque les pneus peuvent s'entasser aussi à la longue et l'exploitant peut en mettre un petit peu par dessus sans qu'on le sache.* » Le ministère se fie donc aux seules données du promoteur « *qui est tenu de tenir un registre* ». De toute façon, si l'on considère le nombres d'îlots chez M. Gagnier et le nombre de pneus qu'il prétend avoir, chaque îlot doit contenir au moins 100 000 pneus.

Depuis un certain temps, M. René Gagné essaie désespérément de vider le site qu'il a hérité de son père. Il avait pris une entente avec Thermex, une entreprise de recyclage de Beauharnois, pour le vider en cinq ans. Malheureusement, en juillet 1998, le ministère l'a fait fermer par injonction, ***lui interdisant*** autant de recevoir que ***de laisser sortir des pneus***. Donc, ce site est maintenant fermé avec le résultat que ***M. Gagnier n'a pas le droit de le vider***. Cette situation est aberrante, puisque la population continue de vivre avec les risques inhérents à l'entreposage de ce déchet solide. Thermex a fait faillite en laissant derrière elle, dans le canal Beauharnois, des huiles lourdes provenant de la pyrolyse des pneus usés. De son côté, M. Béland, qui jouit maintenant du monopole de l'entreposage, peut demander un prix beaucoup plus élevé aux transporteurs.

3. PLAINE DES CITOYENS

Comme à plusieurs reprises des camions pouvant contenir des déchets autres que des pneus ont été vus pénétrant sur le site, en août 1998 des citoyens inquiets ont cru bon de se rendre à proximité du Dépôt de pneus Franklin. Ils ont alors constaté que le site n'était pas réglementaire : barrières grandes ouvertes (3), clôture tout à fait inadéquate par endroit, arbustes de quatre à cinq ans poussant parmi des îlots d'une hauteur excessive, certaines aires de circulations bloquées par des pneus traînant entre les îlots et empêchant les camions de passer par endroit, sans compter des centaines de milliers de pneus non îlotés dans une zone non clôturée. Ils ont pu aussi remarquer l'absence d'un système de drainage et une pente de

toute évidence supérieure à 5 % à l'arrière du site. Un fossé y a été creusé, dirigeant l'écoulement des eaux de ruissellement vers la tourbière Saint-Pierre (Photos : Page couverture et Annexe 9).

Un article a été publié dans *La Presse* le 25 janvier 1999 (Annexe 2). Au début du mois de février, M^{me} Monique Desnommé, présidente du Comité de citoyens, a communiqué avec le responsable régional du MEQ, M. Gilles Bernier, pour lui faire part des anomalies observées et l'inviter à aller visiter le site avant d'émettre un permis. Or, le 23 février, le bureau régional de la Montérégie a émis un permis d'un an pour un million de nouveaux pneus, sans prendre la peine de vérifier au préalable les allégations des citoyens, en se fiant uniquement sur les rapports de l'inspecteur du MEQ qui disait que tout était conforme.

À la fin du mois de mars, photos à l'appui, une plainte a été acheminée au ministre de l'Environnement, M. Bégin, par plusieurs voisins du site, demandant une enquête indépendante compte tenu de l'attitude de certains fonctionnaires de la direction régionale de la Montérégie dans ce dossier, et demandant des analyses de l'eau de ruissellement et de l'eau souterraine (Annexe 3). De plus, des citoyens ont rencontré M. Bernier pour lui remettre les photos. Il a alors promis de se rendre sur le site dans les deux-trois semaines qui suivraient et de remettre au comité de citoyens un rapport d'analyse du site effectué en 1994 par un géologue du MENVIQ, M. Pascal Ledoux, expliquant pourquoi le système de drainage était inexistant.

Comme le document attendu n'arrivait pas et qu'ils étaient inquiets pour leur eau, les citoyens ont décidé de demander au BAPE, lors des audiences du 6 avril à Saint-Jean-sur-Richelieu, d'intervenir dans ce dossier pour que soit déposé le rapport d'analyse précité et pour le sensibiliser à leur problème. La semaine suivante, de la route 201, on pouvait facilement voir une énorme grue diminuer la hauteur des îlots, faisant ainsi comprendre aux gens qui passaient à proximité qu'on travaillait ferme sur le site.

4. RÉPONSE DU MEQ À LA PLAINE DES CITOYENS

Alors que les citoyens se plaignaient dans leur lettre de l'attitude de certains fonctionnaires dans ce dossier, le ministre a refusé de nommer un enquêteur indépendant de sorte que c'est à la direction régionale pointée qu'il a finalement confié la plainte.

Le 7 juillet 1999, M. Bernier a répondu à la lettre des citoyens (Annexe 4) en disant qu'une inspection effectuée le 5 mai avait permis de confirmer que tout était conforme aux rapports d'inspection antérieurs.

Pourtant, nous avons pu nous rendre compte par la suite que plusieurs points n'étaient toujours pas conformes... Il est quand même étonnant, et surtout inquiétant, que le MEQ fasse une réglementation avec le but avoué de protéger la santé des citoyens et l'environnement et qu'on accepte qu'un site ne respecte pas TOUTES les directives.

4.1 NON-RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

Actuellement, comme le dépotoir de M. Béland est installé directement sur le roc, aucun système de drainage efficace ne peut être installé. Ce point a d'ailleurs été confirmé par M. Pascal Ledoux dans son rapport d'analyse daté du 17 février 1994 et déjà remis au BAPE par le MEQ (Annexe 5).

À la place du drainage, on a accepté cinq tas de sable de 75 mètres cubes en concluant que cette mesure est « *aussi efficace ou inefficace qu'un système de drainage conventionnel* ». Dans ce même rapport, on ajoute que « *lors d'un incendie de pneus, les impacts sur l'environnement pourraient être alors perçus, dans l'air, l'eau de surface et souterraine, compte tenu que le lieu est aménagé directement sur le roc* ».

Pourtant, l'article 22 du règlement est très clair à ce sujet :

« L'exploitant d'un lieu d'entreposage doit aménager, sur ce lieu, un système de drainage des eaux de ruissellement adapté à la topographie générale du terrain et assurant leur confinement lors d'un incendie. »

L'Article 26, pour sa part, prévoit que :

« L'exploitant doit aménager les îlots sur une partie de terrain dont la pente est inférieure à 5 %. »

Dans sa réponse du 7 juillet, à la page 3, M. Bernier admet qu'il peut arriver que le terrain, à certains endroits, possède une pente supérieure à 5 %.

Or, justement, d'après le document intitulé *Pour une gestion sécuritaire des pneus hors d'usage entreposés - Le règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage en bref* (V. Annexe 7), « les normes de localisation et d'aménagement ont été instaurées pour protéger les personnes et la qualité de l'environnement si un incendie se déclarait ».

En fait, depuis 1992, le ministère n'a pas vu à faire respecter l'article 51 du règlement qui stipule que :

« La personne ou la municipalité qui entrepose des pneus hors d'usage avant le 13 février 1992, doit, dans les neufs mois suivant cette date, **rendre ce lieu d'entreposage conforme** aux dispositions des articles 22 à 27 et 29 à 43. »

De plus, l'article 47 prévoit des amendes de 50 000 à 100 000 \$ aux corporations qui contreviennent aux dispositions de ces articles dans le cas d'une première infraction et de 100 000 \$ à 200 000 \$ dans le cas d'une récidive.

Le gouvernement, sans se préoccuper du fait que ce site est reconnu comme une zone de recharge dans divers documents du MEQ (*Carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution de la région sud de Montréal*, 1985, *Étude hydrogéologique du bassin versant de la rivière Châteauguay*, 1981) et que les huiles risquent de prendre directement le chemin de l'aquifère en cas d'incendie, a reconduit à plusieurs reprises le permis de M. Béland, lui permettant ainsi d'entreposer des millions de pneus supplémentaires.

Lors de la demande de permis de M. Béland octroyé en février 1994, l'avis technique de M. Ledoux disait :

[...] tout système devant capter les huiles est difficile à évaluer dû au fait que le site est aménagé sur le roc et que ce roc serait fracturé. Pour avoir une situation parfaitement sécuritaire pour les infiltrations vers les eaux souterraines, il faudrait que la perméabilité du roc soit évaluée. S'il advenait que ce roc avait une perméabilité élevée, l'imperméabilisation du lieu s'avérerait nécessaire.

Dans une étude demandée par la municipalité de Franklin et produite en décembre 1995, M. Stéphan Dyrda, biologiste urbaniste dit, à la page 21 de son document, que :

« Le site (le Rocher) est considéré comme étant très vulnérable à la pollution puisque les polluants peuvent voyager rapidement dans le gravier, le sable et la roche nue qui le caractérisent. De plus, le dessus de la masse rocheuse est aplatie et fissurée à plusieurs endroits. La forme aplatie favorise l'accumulation de polluants et les fissures favorisent leur pénétration souterraine. De grandes concentrations de contaminants atteignent alors les racines des plantes sauvages et des plantes cultivées, les sources d'eau souterraines, les puits artésiens, les puits de surface et les cours d'eau. Cette infiltration endommage et contamine les forêts exploitables, les plantations, les nappes d'eau potable et les cultures. Ce phénomène occasionne des problèmes de santé, des pertes de revenus pour les entreprises forestières et agricoles et une détérioration de la valeur écologique. Le sol du site étudié ressemble beaucoup aux terrains contaminés de la ville de Mercier près de Châteauguay... »

Il confirme que les dépôts de pneus deviennent un danger lorsqu'ils sont incendiés et que ces déchets dangereux pollueraient très rapidement l'air, l'eau et le sol dans un secteur comme celui du rocher où la capacité d'absorption du sol est très grande.

« Il en résulte une contamination généralisée du milieu naturel ainsi que des problèmes de santé allant des irritations cutanées aux tumeurs cancéreuses. »

En somme, pour palier l'incapacité d'installer un système de drainage adéquat, M. Béland a simplement creusé un fossé derrière le site augmentant ainsi le ruissellement vers les marécages et ajouté quelques tas de sable. Mais cela, à notre avis, ne remplace en rien le système de drainage obligatoire pour pouvoir détenir un permis d'entreposage de pneus hors d'usage.

4.2 AIRE DE MANUTENTION

Dans la réponse à la lettre de plainte des citoyens, M. Bernier indique (quantité de pneus non îlotés et non clôturés) qu'il existe une aire de récupération qui ne fait pas partie du lieu d'entreposage de pneus hors d'usage à l'entrée du dépôt où s'effectue du triage et de la récupération de pneus. Il ajoute que « *en raison de cette activité de récupération, cette aire n'est pas soumise au règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage et qu'elle est néanmoins clôturée et qu'une grande quantité de pneus sont classés et triés* ».

Encore ici, nous nous posons des questions, puisque les articles 29 à 32 du *Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage* semblent contredire M. Bernier :

29. L'exploitant peut aménager sur le lieu d'entreposage une aire de manutention réservée au chargement, au déchargement, aux opérations de tri, de transformation ou de déchiquetage, ou à l'entreposage des pneus hors d'usage destinés au rechapage et à la vente.
30. L'exploitant doit maintenir les aires d'entreposage, de manutention et de circulation libres en tout temps de broussailles, foin, arbustes et autres matières combustible
31. L'exploitant doit aménager une clôture ceinturant complètement l'aire d'entreposage et l'aire de manutention, s'il y a lieu.
32. L'exploitant doit munir d'un cadenas chaque porte pratiquée dans cette clôture.

Or, pour avoir filmé une quantité impressionnante (plusieurs dizaines, voire une centaine de milliers) de pneus non îlotés à l'extérieur du site de pneus clôturé, des citoyens ont pu constater que cet endroit n'était aucunement aménagé ni clôturé et que de nombreux pneus étaient marqués « scrap ». De plus, les pneus se trouvaient au beau milieu de nombreux arbres et arbustes. Situés juste à côté du Camping Lac des Pins, ces pneus sont facilement accessibles et, vu leur nombre, peuvent représenter un risque certain pour l'environnement.

4.3 QUALITÉ DE L'EAU

M. Bernier, a communiqué avec nous pour qu'on lui indique les points d'échantillonnage d'eau qui nous paraissaient importants. Ceux de 1990, effectués après l'incendie du site Béland-Bérubé, avaient été faits dans des puits situés en amont du site, donc dans le sens contraire de l'écoulement de l'eau souterraine. Nous lui avons donc suggéré trois points d'échantillonnage, en aval du site (Annexe 6), dont deux pour vérifier l'eau de surface, là où risquait le plus de se retrouver l'eau d'écoulement du Dépôt de pneus Franklin :

- a) un puits de surface situé derrière le site et dans lequel s'approvisionne un citoyen;
- b) un lac (marécage) qui a vu tous ses poissons disparaître au cours des dernières années.

Le ministère a refusé de tester cette eau prétextant que l'eau de surface n'était pas considérée. Dans sa lettre, M. Bernier précise que, comme il ne possède aucun inventaire ichthyologique de ces marécages, il n'est pas en mesure de confirmer les affirmations des citoyens. L'état des marécages pourrait relever d'une eutrophisation. Or, ce problème peut être provoqué par certains polluants.

Après l'incendie de 1988, M^{me} Danielle Gaudreau du Département de santé communautaire du Centre hospitalier de Valleyfield avait demandé au ministère de procéder à l'échantillonnage et à l'analyse des **eaux souterraines et de surface** en périphérie du site pour évaluer la présence de contaminants toxiques. M^{me} Lise Bacon, alors ministre de l'Environnement, avait alors dit que son ministère effectuerait, entre autres « *le prélèvement et l'analyse des résidus de combustion sur le sol afin de déterminer s'il y a présence de contaminants* » et « *le prélèvement et l'analyse de l'eau des sources choisies.* » Si ces tests ont été effectués, nous n'avons pu obtenir leurs résultats lors de notre demande d'accès à l'information de 1993.

Le ministère de l'Environnement a procédé à la collecte d'échantillons d'eau le 14 juillet 1999 dans sept puits autour du site pour tester uniquement les phénols et les composés organiques volatils. Contrairement à 1990, on a omis de vérifier les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ainsi que les huiles et graisses qui, selon les chimistes que nous avons consultés, ont bien des chances de se retrouver dans l'eau par suite de la dégradation des pneus et de l'incendie de 1988.

Le gouvernement ne nous ayant pas communiqué les résultats des tests, nous avons fait une demande d'accès à l'information le 7 septembre 1999. Dans la réponse reçue le 6 octobre, on nous disait que le but de l'échantillonnage n'était pas de tester les HAP... Or, nous avions mentionné à M. Bernier que ceux-ci représentaient une de nos principales craintes.

En bout de ligne, les résultats fournis par le MEQ ne sont guère significatifs, et on ne nous a pas fourni le résultat d'un échantillon (n° 7) pris au 2884, route 201, à l'intersection rang des Dumas. Ce que nous en concluons, c'est que nous ne pouvons pas vraiment nous fier aux données du ministère pour déterminer si notre eau est vraiment exempte de tout contaminant.

4.4 TRAITEMENT INÉGAL DES DEUX DOSSIERS (dépôts Gagnier et Béland)

Sur ce point, M. Bernier n'est pas d'accord avec nous et mentionne que l'état de l'aménagement des deux sites est loin d'être comparable. Pour avoir vu les deux sites, certains citoyens considèrent néanmoins que le site de M. Gagnier est mieux aménagé, mis à part certains pneus qui traînaient entre les îlots au moment de leur visite. D'une manière ou de l'autre, ces deux sites sont situés sur le rocher et représentent donc un risque de contamination de l'aquifère.

La question que nous nous posons ici est pourquoi le ministère a demandé à la Cour supérieur d'émettre une injonction pour fermer le site Gagnier en lui interdisant de se départir de ses pneus parce qu'il ne respectait pas les normes, tout en acceptant d'accorder des permis d'exploitation au Dépôt de pneus Franklin qui est dans l'impossibilité de respecter les directives de base du *Règlement pour l'entreposage des pneus hors d'usage*?

5. TOXICITÉ DES PNEUS

Lors des audiences du mois d'avril à Saint-Jean-sur-Richelieu, MM. Latulippe et Bernier du MEQ ont été très clairs : en cas d'incendie, les huiles vont prendre directement le chemin de la nappe. Les représentants du MEQ ne pouvaient rien répondre en ce qui a trait aux huiles et autres polluants qui, selon les chimistes que nous avons consultés, s'échappent des pneus quand, avec le temps, ils ont tendance à se fendiller et à devenir friables sous l'effet des rayons ultra-violets. Pourtant, des études ont démontré que des pneus dont on se servait pour stabiliser les berges du Lac Érié, représentaient, quand le courant n'était pas suffisant pour diluer les polluants, un danger pour la vie aquatique, surtout la présence des amines aromatiques toxiques et des phénols. En fait, la complexité de la chimie des polluants issus de la lixiviation des vieux pneus fait que plusieurs composés n'ont pas été identifiés et encore moins leurs effets en synergie. Quoi qu'il en soit, ce document produit par le ministère de l'Environnement et de l'énergie de l'Ontario en novembre 1996, intitulé *The Aquatic toxicity of scrap automobile tires* soulève chez nous un sérieux questionnement sur les dangers réels pour l'environnement de pneus accumulés en aussi grande quantité sur une zone de recharge de la nappe. Dans les nappes captives, ces zones sont les seules par lesquelles la nappe, pratiquement imperméable ailleurs, peut recevoir l'eau de pluie. Or, on peut constater que lors des dégels et des pluies abondantes, beaucoup de pneus du Dépôt Franklin baignent dans l'eau et que les aires de circulation deviennent plus difficilement praticables.

Nous sommes conscients que les « dépotoirs » de pneus étaient un mal nécessaire il y a quelques années (ce besoin a d'ailleurs été largement comblé chez nous après l'incendie de Saint-Amable), mais compte tenu de la collecte du flux annuel par RECYC-QUÉBEC, l'ajout de nouveaux pneus dans des sites nous semble imprudent, pour ne pas dire décourageant si, en plus, nous recevons ces pneus d'ailleurs...

Une réglementation adéquate devrait interdire que des pneus, peu importe leur provenance et leurs buts, soient entreposés en tout temps dans des zones à risque pour l'aquifère et, qui plus est, sur une zone de recharge, à côté de marais dont l'écosystème est exceptionnel, comme c'est le cas à Saint-Antoine-Abbé.

6. UNE QUESTION DE SANTÉ PUBLIQUE

Le Site Gagnier est situé juste à côté des puits dans lesquels s'approvisionne la municipalité voisine de Ormstown dans le Rang des Dumas, alors que le Dépôt de pneus Franklin est le voisin immédiat d'une des plus gros camping du Québec qui accueille une dizaine de milliers de visiteurs chaque année (plus de mille sites fixes, sans compter deux autres campings situés dans les environs immédiats). Ainsi, pour le bonheur des campeurs, le camping Lac des Pins compte deux grands lacs artificiels dont l'eau provient directement de l'aquifère. (Chaque été, les voisins du terrain de camping peuvent constater une diminution marquée de la qualité de leur eau qui devient particulièrement soufrée). Le rabattement ainsi occasionné et qui ne peut que toucher la nappe sous le dépotoir de pneus qui est juste à côté, peut aussi précipiter l'entrée dans la nappe des polluants et de l'eau souillée... Et nous ne parlons pas ici des incubateurs à insectes que sont les pneus humides, avec tous les risques associés pour la santé des campeurs... sans compter qu'on peut permettre à de nombreux insectes vecteurs de maladies (exemple : encéphalite) de profiter d'un moyen de transport gratuit. (Un employé d'un dépotoir de pneus nous a mentionné avoir un jour découvert des « tarentules » dans un voyage de pneus.)

Pourquoi faudrait-il que le gouvernement attende qu'un problème majeur se déclare avant d'intervenir? Il en va de la santé et de l'avenir d'une petite municipalité qui a une vocation agricole et qui, de ce fait, contribue à nourrir la population du Québec, sans compter la perte d'emplois reliés au secteur récreo-touristique.

Il nous apparaît vital que le gouvernement fasse en sorte de vider les deux sites de Franklin dans les plus brefs délais pour protéger notre ressource et la santé des résidents environnants.

7. ZONE FRONTALIÈRE

Un autre point à considérer dans cette histoire est qu'il est évident que si la santé des gens peut-être menacée autant par la voie des airs que sous terre en cas d'incendie, on ne peut ignorer la proximité américaine. Ainsi, dans les sites frontaliers recensés par Environnement Canada qui représentent un danger important pour l'environnement, les sites de pneus de Franklin font évidemment partie du nombre.

8. QUESTIONNEMENT

Dans quelle mesure le ministère de l'Environnement se soucie-t-il de ce qui se trouve en dessous d'un site quand vient le temps d'entreposer des déchets de toutes natures? Par exemple, chez nous, se fie-t-il uniquement au schéma d'aménagement de la MRC qui refuse de reconnaître l'existence même du rocher, zone fragile pourtant désignée comme telle par de nombreux experts, et de l'immense tourbière Saint-Pierre adjacente? Tient-il compte de la réserve écologique du pin rigide, située juste derrière les dépotoirs de pneus, zone supposément protégée par le gouvernement? Selon une étude commandée par la municipalité en 1995, cette réserve constitue un habitat d'une grande importance, puisqu'elle protège la seule forêt de rigide du Québec. Cet arbre pousse à l'état naturel dans les montagnes du nord

des États-Unis, mais on le trouve rarement au Québec. Quand on connaît l'importance de l'eau pour la bonne santé de tout écosystème...

Il nous apparaît évident qu'il y a derrière cette histoire des enjeux financiers importants et nous nous questionnons sérieusement sur la prudence du conseil municipal actuel, de la MRC et du gouvernement dans ce dossier. Présentement, le propriétaire du site fait des démarches auprès du Tribunal administratif du Québec (TAQ) pour étendre à cinq ans le permis d'un an accordé par le gouvernement et pour augmenter à cinq millions le nombre de nouveaux pneus qu'il accepterait pour 1 \$ ou plus, en provenance presque exclusive de l'extérieur du Québec (Annexe 8).

M. Béland a aussi fait des démarches auprès de la municipalité, puisqu'il serait sur le point de vendre une partie de ses actifs à Hebco international (si ce n'est déjà fait), pour que le zonage soit modifié pour permettre le déchiquetage de pneus. Évidemment, le conseil municipal se range entièrement du côté de M. Béland qui promet quelques emplois...

Or, si nous nous fions à ce qui s'est passé à St-Élie d'Orford, le déchiquetage de pneus a provoqué des phénomènes de combustion spontanée, causant plusieurs incendies sur les sites en l'espace de quelques mois. De plus, les pneus déchiquetés n'étant plus considérés comme des pneus au sens de la Loi (on sait que le gouvernement a promis de vider les sites actuels), nous avons tout lieu de croire que, non seulement M. Béland va pouvoir mettre plus de pneus déchiquetés, mais qu'il a trouvé là une bonne façon de conserver son dépotoir actif. En effet, comme le gouvernement va permettre l'entreposage uniquement près des entreprises de traitement et d'élimination des pneus hors d'usage, Saint-Antoine-Abbé risque de se retrouver avec un site permanent qui va continuer de menacer notre eau potable. Notez qu'on ne parle pas ici d'un bâtiment fermé pour le déchiquetage, mais d'un appareil qui va déchiqueter sous un simple abri extérieur, sans protection sur le rocher. De toute façon, même si on voulait construire une usine, compte tenu des risques de pollution majeurs dans ce secteur, le rocher ne nous semble vraiment pas l'endroit approprié pour continuer à entreposer des pneus et y installer une industrie lourde. De plus dans l'étude sur la toxicité des pneus déjà mentionnée, il est clairement indiqué qu'il faut absolument éviter de mettre des pneus (déchiquetés) sur une zone de recharge de la nappe souterraine.

9. RECOMMANDATIONS

Si à une certaine époque l'ignorance dictait certaines conduites (on n'a qu'à penser à la pollution agricole), l'information a suffisamment circulé depuis pour que, nous semble-t-il, le gouvernement réajuste son tir et limite les dégâts.

Comme il a été mentionné lors des audiences spéciales sur les eaux souterraines à Québec, les petites municipalités sont loin d'avoir toujours les compétences et les connaissances pour juger des enjeux. Quand ce sont les membres des familles les plus nombreuses qui sont élues, nonobstant leur scolarité ou une expérience pertinente, les citoyens ont tout lieu de s'inquiéter devant toutes les responsabilités que le gouvernement leur confie maintenant. Chose certaine, beaucoup de petits villages rêvent de pouvoir profiter des avantages de la grande ville et les promoteurs qui débarquent en promettant mer et monde sont généralement accueillis en héros, peu importe le danger que le projet soumis peut faire courir aux citoyens. Lors d'une soirée d'information récente pour modifier le zonage du rocher pour permettre le déchiquetage, les nombreux citoyens présents se sont objectés très clairement au projet, ce qui a amené un des conseillers présents à dire à ces citoyens qu'ils leur faisaient perdre leur temps.

Nous serions donc très reconnaissants au BAPE de bien vouloir demander au gouvernement :

- a) de ne pas permettre l'accumulation de déchets dangereux sur des zones de recharge.**
- b) de faire en sorte que le gouvernement procède à des tests adéquats des eaux de surface, artésiennes et souterraines à différentes profondeurs autour des sites de pneus.**
- c) conscients de la difficulté de vider des sites aussi importants en un laps de temps relativement court, que le Dépôt de pneus Franklin cesse immédiatement de recevoir des pneus de l'extérieur du Québec et qu'il soit vidé dans les plus brefs délais.**
- d) que les sites soient surveillés en tout temps après leur fermeture définitive.**

Actuellement, des entreprises de recyclage, à Laval entre autres, ont dû fermer temporairement ou définitivement leurs portes parce qu'elles manquaient de matières premières. « Pour prévenir un autre Saint-Amable, a dit le représentant du MEQ interrogé à la télévision, on ne peut permettre l'entreposage de plus de quelques centaines de pneus à la fois. » Deux poids, deux mesures, semble-t-il.

Il y a des utilisations possibles intéressantes des pneus hors d'usage : tuiles pour les maisons, poteaux, asphalte, etc. C'est une matière première à ne pas gaspiller, peut-être, mais qu'il faut surtout éviter d'entreposer dans des zones fragiles.

- e) que le secteur du rocher, reconnu comme zone de recharge, soit protégé contre toute nouvelle intrusion pouvant endommager l'aquifère.**

En lisant les commentaires de M. Michel Légaré de Saint-Félicien, lors de la journée spéciale du Bape sur les eaux souterraines à Québec, nous n'avons pu faire autrement que d'envier les résidents de cette municipalité. En effet, alors que le conseil de cette municipalité a opté pour un développement durable, il a pris les moyens pour faire faire une étude de la vulnérabilité de la zone industrielle installée directement sur du roc qui affleurait, exactement comme à Franklin. Les études ont prouvé que c'était le dernier endroit pour installer une usine de cogénération et que toute pollution pénétrerait directement dans la nappe. Chez nous, même si le gouvernement reconnaît dans ces documents la fragilité du rocher et les dangers de pollution de la nappe, les citoyens ont dû se battre contre le dépotoir de pneus, une usine de cogénération il y a quelques années, et maintenant, contre le déchiquetage qui, comme nous l'avons déjà mentionné, va simplement permettre de faire rentrer plus de pneus et soustraire le site à la réglementation sur les pneus hors d'usage.

CONCLUSION

La gestion du dossier des dépotoirs de pneus de Franklin nous apparaît comme un véritable gâchis sur le plan gouvernemental, alors qu'une injonction empêche M. Gagnier de vider son site et que le ministère persiste à citer le Dépôt de pneus Franklin comme un site exemplaire. Comment une entreprise qui est dans l'impossibilité de respecter toute la réglementation peut-elle être exemplaire? Dans le moment, ce site permet à plusieurs personnes de faire des millions, alors que les Québécois devront payer 3 \$ du pneu pour vider ces pneus en provenance de l'étranger. Ainsi, M. Béland et autres actionnaires anonymes du Dépôt de pneus Franklin auront non seulement amassé une fortune en recevant des pneus, mais ils espèrent sans doute être payés grassement pour les laisser sortir.

Quand les enjeux financiers sont aussi importants, les citoyens ordinaires deviennent tout à coup des citoyens de second ordre, de sorte que leur sécurité ou leur bien-être n'a pas vraiment d'importance.

Depuis plusieurs années, nous avons alerté les médias, fait parvenir de nombreuses lettres aux instances concernées, déposé des plaintes à différents niveaux pour plusieurs anomalies constatées (ex. : fabrication et usage de faux), participé à des audiences publiques (ex. : audiences sur les déchets résiduels)... et nos interventions n'ont malheureusement pas suffi à faire bouger les choses. C'est beaucoup d'énergie et de temps dépensés pour être si peu écoutés par un gouvernement qui préfère sans doute s'attarder à des problèmes susceptibles d'augmenter son capital politique, plutôt que de protéger les intérêts des citoyens d'un petit village. Ce que le gouvernement semble oublier, c'est que si une catastrophe survient, son nom y sera associé pour longtemps. Malheureusement, de nos jours la prévention n'est guère mise de l'avant et on se contente de réagir quand les ennuis surviennent.

Comme le ministère disait ne posséder aucune étude sur les dangers d'une pollution par la dégradation des pneus, il a toujours fermé les yeux sur cette possibilité. Il serait peut-être bon qu'il procède à des analyses exhaustives et précises pour mesurer les impacts réels en surface et sous terre de l'accumulation de millions de pneus depuis des années dans notre région et, qui plus est, sur une zone de recharge. De plus, si jamais un incendie de pneus se déclarait et que l'eau devenait impropre à la consommation, où les citoyens de Saint-Antoine-Abbé et d'Ormstown s'approvisionneraient-ils, puisqu'il n'existe pas d'eau de surface aux alentours? À combien s'élèverait la facture et qui la paierait? Si on permet l'embouteillage de l'eau à Franklin (même municipalité), les citoyens de Saint-Antoine-Abbé en seront-ils éventuellement réduits à acheter cette eau pour leur consommation? Que compte faire le gouvernement avec les signes évidents de surexploitation de la nappe depuis quelques années, alors que l'eau est devenue très minéralisée et que la plupart des citoyens ont dû recréuser leurs puits à Saint-Antoine Abbé? Quel est l'impact du captage important dans la nappe de Franklin sur celle de Saint-Antoine Abbé?

En attendant d'avoir des réponses à toutes nos questions, nous espérons que l'intervention du BAPE permettra de générer une prise de conscience sur le danger que les dépôts de pneus représentent pour l'intérêt collectif et la pérennité de notre ressource eau et que des gens de bonne volonté vont faire en sorte que le problème se règle enfin.

Merci!