

**Mémoire du Comité de citoyens l'Islet/Saint-Cyrille
présenté le 26 avril 2005
au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement
dans le cadre du
Projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire
à Saint-Cyrille-de-Lessard**

1	Conception du projet	1
1.1	Processus de sélection du site de St-Cyrille-de-Lessard	1
1.2	L'analyse multi-critères de juillet 2003.....	2
1.3	Retrait du bloc 4 de l'analyse multi-critère.....	3
1.4	Considération des sites N-2 et N-3 de la première série	3
1.5	Présence en aval de la nouvelle prise d'eau potable de l'Islet	3
1.6	Recevabilité de l'étude en fonction de la directive du ministre	4
1.7	Nature des sols au site de St-Cyrille-de-Lessard	5
1.8	Profondeur de la nappe phréatique au site de St-Cyrille-de-Lessard	6
1.9	Zonage dans le secteur du site de St-Cyrille-de-Lessard.....	6
1.10	Information transmise au Conseil municipal de St-Cyrille-de-Lessard	6
2	Impacts du projet	6
2.1	Quantité de camions, incluant le camionnage des matériaux de recouvrement	6
2.2	Sécurité dans le village de St-Cyrille-de-Lessard	7
2.3	Capacité de réponse en cas d'incendie.....	7
2.4	Bruit et vibrations dans le village de St-Cyrille-de-Lessard	7
2.5	Impacts sur la qualité de l'eau souterraine	8
2.6	Impacts sur la qualité de l'eau à la prise d'eau potable de l'Islet.....	8
3	Coût du projet	10
3.1	Coût du camionnage additionnel.....	10
3.2	Coûts reliés aux besoins en matériaux de recouvrement.....	11
3.3	Coûts reliés aux CAFs et aux mesures de compensation	11
3.4	Coûts du traitement du lixiviat de l'Anse-à-Gilles	11
3.5	Coûts d'éventuelles améliorations à la prise d'eau de l'Islet	12
4	Pétition	14
5	Conclusion	14

Monsieur le président, Monsieur le commissaire,

Nous représentons le *Comité de citoyens l'Islet/Saint-Cyrille*, qui regroupe des citoyens des municipalités de Saint-Cyrille-de-Lessard et de l'Islet, cette dernière regroupant les secteurs de Saint-Eugène, de Ville l'Islet et de l'Islet-sur-Mer. Il s'agit de deux municipalités qui sont directement visées par le projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire à Saint-Cyrille-de-Lessard.

À la lecture de la documentation mise à notre disposition par le BAPE de même qu'à partir des informations qui nous ont été données pendant la première partie des Audiences publiques, nous réalisons que plusieurs éléments relatifs à la formulation et à la conception de ce projet sont déficients. De plus, nous constatons que des composantes du milieu dans lequel nous vivons pourraient être affectées de façon notable à long terme. Enfin, nous pensons que plusieurs aspects de ce projet auront des conséquences économiques à long terme pour les citoyens que nous représentons.

Le philosophe américain Georges Santayana a écrit :

« Ceux qui ne se rappellent pas le passé sont condamnés à le répéter »¹ et nous ne voulons pas que nos enfants nous fassent ce reproche.

Le présent mémoire a pour but de faire connaître à la Commission de même qu'aux autorités locales et provinciales nos préoccupations à l'égard :

- de la conception du projet
- de l'effet de ce projet sur notre qualité de vie, notre santé et notre sécurité
- et des coûts qui sont liés à la mise en œuvre de ce projet et qui seront à notre charge pour une période de quelques décennies.

1 Conception du projet

1.1 Processus de sélection du site de St-Cyrille-de-Lessard

Nous sommes d'avis que le processus de sélection de site a été conduit de façon discutable. L'alternative qui consiste à agrandir le site d'enfouissement actuel de l'Anse-à-Gilles a, à notre avis, été écartée trop rapidement.

En effet, même si cette option a été identifiée en 2001 comme étant la meilleure solution à la gestion des matières résiduelles de la région, l'étude d'impact fait simplement référence à l'abandon de cette alternative en raison d'une décision défavorable de la Commission de protection du territoire agricole sans présenter les raisons du refus et les efforts de négociation qui auraient dû faire suite à ce refus. Au cours de la première

¹ "Progress, far from consisting in change, depends on retentiveness. When change is absolute there remains no being to improve and no direction is set for possible improvement: and when experience is not retained, as among savages, infancy is perpetual. Those who cannot remember the past are condemned to repeat it. In the first stage of life the mind is frivolous and easily distracted, it misses progress by failing in consecutiveness and persistence. This is the condition of children and barbarians, in which instinct has learned nothing from experience."

George Santayana US (Spanish-born) philosopher (1863 - 1952), *The Life of Reason*, Volume 1, 1905

partie des Audiences, nous avons appris que la CPTAQ jugeait que la preuve n'avait pas été faite qu'il était impossible d'implanter le LET à l'extérieur de la zone verte.

Cette position nous semble injustifiée, elle ne reflète pas le consensus social local et régional tel que nous le percevons et nous croyons qu'elle aurait dû être portée en appel. En effet, plusieurs décisions de la CPTAQ ont été favorables à un dézonage pour des activités qui étaient déjà entreprises dans la zone verte et c'était précisément le cas pour le site de l'Anse-à-Gilles.

1.2 L'analyse multi-critères de juillet 2003

Suite au refus de la CPTAQ, le choix du site de St-Cyrille a été fait en juillet 2003 sur la base d'une analyse multi-critères portant sur 7 sites pré-identifiés (page 25 de PR 5.6).

Plusieurs éléments nous semblent faire en sorte d'introduire des biais dans cette analyse :

- Le critère « Distance par rapport au centre de masse », qui selon le promoteur, est un critère intégrateur, aurait dû, à ce titre, recevoir un poids beaucoup plus important. Ce critère regroupe en effet plusieurs facettes depuis les coûts de transport jusqu'aux questions plus globales comme les émissions des gaz à effet de serre. Par ailleurs, selon les représentants du promoteur, il s'agit d'une distance à vol d'oiseau plutôt que d'une distance routière, ce qui nous paraît absurde puisque les camions devront emprunter des routes ! Si on avait pris en compte les distances réelles, le site de St-Cyrille aurait obtenu une cote de 0 au lieu d'une cote de 4. De plus la limite de distance fixée à 20 km nous semble un peu arbitraire, sinon douteuse, lorsque le site sélectionné est localisé à 19 km !
- Le Bloc 3-1 (le site de St-Cyrille) arrive premier avec une note de 21/25 pour ce qui concerne la « localisation et usages des cours ou plans d'eau », alors que le site est en amont d'un site récréo-touristique aquatique et d'une prise d'eau potable municipale ! Cela nous apparaît illogique.
- Dans les critères « caractéristiques techniques », on ne fait pas mention de la nature des dépôts ou de la hauteur de la nappe phréatique aux différents sites alors qu'il est habituel de faire référence à de telles caractéristiques dans des études de ce type. N'aurait-on pas dû favoriser des sites constitués de dépôts argileux ? N'aurait-on pas dû favoriser des sites où la nappe phréatique est profonde, permettant de construire le site en profondeur et récupérant ainsi des déblais pour le recouvrement ?
- À la page 16 du document PR5.6 concernant les zones 4 et 5 de la municipalité de Cap-Saint-Ignace, on y lit que « l'accès à la route de l'Espérance se fait via le rang Bellevue où plusieurs habitations sont présentes. L'impact relié au transport est donc susceptible d'être important ». Lors de la description du site de St-Cyrille, (zone 3.1), on ne fait aucune mention de l'impact relié au transport pour les gens de Saint-Eugène et de St-Cyrille.

1.3 Retrait du bloc 4 de l'analyse multi-critère

Le bloc 4 a été retiré et ne fait pas partie de l'analyse multi-critères de juillet 2003. Au cours de la première séance des Audiences Publiques (ligne 1650 des transcriptions), le promoteur a indiqué que le site 4 n'a pas été retenu dans l'analyse multi-critères pour les raisons suivantes : *« Cette zone-là qui est une très grande zone, donc il y avait pas de secteur qui présentait un potentiel pour aménagement du site. Il y avait également l'aspect transport pour l'accessibilité à ce site-là qui se fait via la route L'Espérance, et il y avait des contraintes en termes d'accessibilité et de transport qui étaient très importantes, qui faisaient en sorte que ce site-là a été écarté suite à la visite de terrain, parce qu'il présentait beaucoup trop de contraintes, principalement en termes d'accessibilité. Donc il a pas été analysé pour cette raison. »*

Nous croyons que les coûts qui seraient reliés au réaménagement et à l'entretien hivernal de la route d'accès vers ce site pourraient être largement compensés par la réduction des coûts de transport en raison de la plus grande proximité de ce site par rapport au centre de masse. Une fois l'élément « voies d'accès » retiré de l'analyse, les sites 4 et 5 se comparent au site 3.1.

En ce qui concerne le rejet de lixiviat traité, le bloc 4 offre la possibilité de rejeter vers le bassin versant de la rivière des Perdrix.

1.4 Considération des sites N-2 et N-3 de la première série

Nous avons malheureusement l'impression que l'étude de juillet 2003 a été faite un peu à la course suite au refus de la CPTAQ et nous ne croyons pas que tous les sites potentiels ont vraiment été inclus dans l'analyse. Ainsi, pourquoi n'a-t-on pas inclus dans la présélection, les sites qui avaient été identifiés en 2001 en dehors de la zone agricole (dans la première recherche de sites) comme par exemple le site N2 à Montmagny ou le site N3 à Cap-St-Ignace, qui répondent aux critères de base établis en 2003 et qui sont plus proches du centre de masse ?

Nous croyons que les coûts qui seraient reliés au réaménagement ou à l'entretien hivernal de routes d'accès vers ces sites ou vers d'autres sites dont l'accès est difficile pourraient être largement compensés par la réduction des coûts de transport en raison de la plus grande proximité de ces sites par rapport au centre de masse.

1.5 Présence en aval de la nouvelle prise d'eau potable de l'Islet

Le processus de sélection d'un nouveau site n'a pas pris en compte un élément capital comme la présence de la prise d'eau potable de l'Islet en aval du lieu de rejet du lixiviat traité.

Lors de la première partie des Audiences (ligne 960 des transcriptions), on nous a répondu que *« ...si cette information-là avait été révélée. Le pointage aurait été le même, pour la simple raison que dans les critères de recherche et dans les critères d'analyse, l'aspect qui concerne la localisation d'une prise d'eau potable se limite à un*

rayon d'un kilomètre (1km), le critère réglementaire, il faut pas qu'il y ait de site d'enfouissement dans un rayon d'un kilomètre (1 km) d'une prise d'eau, d'un puits. Donc ce critère-là, nous, nous l'avions extensionné à deux kilomètres (2 km) dans le cadre de cette recherche de site là. Considérant que la prise d'eau est à dix-sept point cinq kilomètres (17,5 km), elle est à l'extérieur de ce rayon de deux kilomètres (2 km) qu'on s'était donné pour évaluer les impacts du rejet dans le milieu, à ce moment-là, le pointage aurait été le même. »

Nous estimons que la présence d'une nouvelle prise d'eau municipale, qui représente des coûts importants aussi bien pour notre communauté que pour le gouvernement, constitue un élément contraignant d'importance. Le promoteur et son consultant le reconnaissent implicitement puisqu'ils ont d'office rejeté les petits cours d'eau récepteurs qui étaient le site de prises d'eau : (Transcriptions du premier jour, ligne 1390) « ...nous avons exclu les petits bassins versants où il y avait des prises d'eau potable. Il faut voir qu'à ce moment-là, il y avait le ruisseau Sauvage, la rivière Morigeau, la rivière à la Perdrix qui sont des petits bassins versants, des petits cours d'eau sur lesquels il y a des prises d'eau. Et dans la recherche de site, on se voulait de protéger ces petits bassins versants là qui sont plus vulnérables. Donc ça, c'est un élément qui a été tenu en compte. »

Quelle est la différence entre une petite prise d'eau et la prise d'eau de l'Islet ? Nous estimons que la nouvelle prise d'eau de l'Islet doit être protégée au même titre que les autres prises d'eau de la région.

D'ailleurs, nous ne comprenons pas que la présence de la nouvelle prise d'eau n'ait pas été portée à la connaissance du promoteur ou de son consultant étant donné que le Certificat d'Autorisation pour la prise d'eau a été émis le 4 mars 2003 alors que l'étude de sélection de sites a été produite quatre mois plus tard en juillet 2003. Il s'agit d'une omission importante d'information dont nous ne voulons pas être les victimes si les choses tournent mal. Lorsque des correctifs devront être apportés à la prise d'eau de l'Islet dans 15 ans, à grands coups de millions, il ne restera probablement que les citoyens de l'Islet pour éponger la facture.

1.6 Recevabilité de l'étude en fonction de la directive du ministre

Il a été très difficile d'apprécier le processus de sélection qui a conduit à la sélection du site de St-Cyrille en juillet 2003 et de questionner ce processus car l'information fournie dans le document produit était incomplète. Notamment, le calcul détaillé de l'analyse multi-critères n'était pas fourni dans le document PR5.6, qui ne présentait que les résultats globaux sans donner les valeurs absolues de distance, de superficies, etc. et sans donner non plus les valeurs quantitatives accordées à chacun des sous-critères. Cette omission a d'ailleurs été soulignée par la Commission au cours de la première partie des Audiences.

À ce sujet, nous nous demandons comment la direction des Évaluations environnementales du Ministère de l'Environnement a pu émettre son avis de recevabilité sans cette information détaillée même si la directive du Ministre demande

que « Le choix de l'emplacement préférable doit s'appuyer sur une méthode clairement expliquée ».

Or, l'examen des questions et réponses échangées entre le promoteur et le ministère de l'Environnement en octobre et novembre 2004 ne fait pas état de cette analyse détaillée et ne permet pas de comprendre que l'analyse détaillée a été fournie au MENV. Le rapport de juillet 2003 a été transmis au ministère (question QC-16 du document PR5.1), mais il n'est pas question du document DA-4, qui été, lui, déposé pendant les Audiences.

Nous croyons que la recherche de sites constitue la partie la plus sensible et celle qui doit faire l'objet de la justification la plus serrée possible dans une étude d'impact telle que celle présentée ici. Dans la mesure où nous comprenons que la grille détaillée n'a été transmise à tous les intervenants, incluant la direction des évaluations environnementales du Ministère de l'Environnement, pour la première fois que pendant la première partie des Audiences, nous estimons que la méthode n'a pas clairement été expliquée avant que ne soit émis un avis de recevabilité. Pour cette raison, nous croyons que l'exercice de sélection de site n'est pas conforme aux règles de l'art, qu'il n'a pas fait l'objet d'une révision appropriée de la part du ministère de l'environnement et qu'il devrait tout au moins être revu et validé (ou infirmé) par une tierce partie indépendante du promoteur, en incluant cette fois tous les sites potentiels et tous les critères appropriés pour une telle recherche.

1.7 Nature des sols au site de St-Cyrille-de-Lessard

La nature de sols n'a pas été retenue comme critère de sélection pour identifier un nouveau site en assumant que la mise en place de membranes imperméables constituait une mesure de remplacement absolument adéquate. Nous pensons que même l'utilisation des dernières technologies ne constitue pas une garantie absolue et que lorsque des dépôts argileux imperméables sont présents dans une région, ils doivent être visés dans la sélection d'un site pour un LET de façon à mettre en place des garanties qui minimisent les risques environnementaux dans un esprit de développement durable pour des décennies à venir.

Dans toutes les circonstances, un sol comportant plusieurs mètres d'argile offre une sécurité accrue par rapport à un sol poreux. D'ailleurs le promoteur et son consultant en convenaient explicitement dans le rapport d'étape 2 de novembre 2001 (PR5.5) :

« La nature des matériaux meubles au site de l'agrandissement (argile) offre des sécurités supplémentaires quant au maintien de la qualité des eaux souterraines. La présence de roc affleurant au site alternatif n'offre pas ce niveau de sécurité accrue. »

D'ailleurs, dans le cas du projet de site d'enfouissement technique à Matane-sur-Mer, selon l'ingénieur André Simard, le site retenu s'avère un des meilleurs au Québec en raison de la présence de plusieurs mètres de silt argileux étanche, recouvert d'un matériau idéal pour le remblaiement, le tout à proximité d'une usine de traitement des eaux. C'est le site le plus économique, le plus sécuritaire et le plus environnemental

affirme-t-il à qui veut l'entendre (Le Soleil, 20 décembre 2004). De notre côté, nous comprenons que, même si nous avons exactement ce type de site dans notre région, nous nous entêtons à aller vers un site susceptible de nous créer des problèmes.

1.8 Profondeur de la nappe phréatique au site de St-Cyrille-de-Lessard

La profondeur de la nappe d'eau souterraine au site de St-Cyrille est très faible. Tel qu'indiqué pendant la première partie des Audiences, le roc se situe à une profondeur variant entre 2 et 7 mètres et la nappe est à une profondeur variant entre 0,3 et 4 mètres selon les endroits sur le site (lignes 2260 et 2270 de DT2). Il s'agit donc d'un site très peu intéressant sur ce point puisqu'il ne permet pas de construire en profondeur. Les critères de sélection n'incluaient pas ce paramètre et cela ne nous apparaît pas normal dans une étude de recherche de sites pour un LET. De telles caractéristiques se traduisent par des coûts plus élevés, notamment pour l'achat et le transport de matériaux de recouvrement alors qu'un site plus profond et mieux choisi aurait permis de récupérer ces matériaux à partir des déblais d'excavation.

1.9 Zonage dans le secteur du site de St-Cyrille-de-Lessard

Le zonage de la MRC permet des usages agricoles et forestiers et le zonage municipal permet un usage forestier, résidentiel, acériculture, villégiature, exploitation de sablières ou carrières. Le zonage municipal dans le secteur du site retenu ne permet pas l'usage qui est visé par le projet. Des démarches devront être entreprises pour dézoner le site et il n'est pas évident qu'elles pourront être menées à terme.

1.10 Information transmise au Conseil municipal de St-Cyrille-de-Lessard

Sur la base des informations divulguées pendant la première partie des Audiences (voir Ligne 1475 de DT2), il semble que les membres du Conseil municipal de St-Cyrille-de-Lessard n'ont pas pris connaissance des documents relatifs au projet et produits par les consultants du promoteur. Outre les informations transmises pendant une rencontre du Conseil municipal à l'automne 2004 (voir ligne 1425 de DT2), les documents n'ont pas été transmis aux membres du Conseil et ceux-ci n'ont pas consulté la copie déposée au Conseil. Il semble que la position des élus de St-Cyrille ne soit pas basée sur une bonne connaissance du dossier.

2 Impacts du projet

2.1 Quantité de camions, incluant le camionnage des matériaux de recouvrement

Selon les informations fournies par le promoteur et son consultant (Document DA-9), le camionnage s'élèvera à 28 passages via le village de St-Cyrille.

Nous estimons plutôt que le nombre de passages de camions dans le village de St-Cyrille sera de l'ordre de 31 (voir annexe 1) car les quantités transportées sont en moyenne de 6,5 et non de 7 tonnes/camion selon les informations que nous avons eues

de l'exploitant du site actuel. À ces camions qui transporteront les ordures, il faudra possiblement ajouter 4 passages pour les matériaux de recouvrement si ceux-ci proviennent du nord. Le rythme de passage des camions sera donc de l'ordre d'un camion aux 15 minutes. Ces passages s'ajouteront aux passages déjà trop fréquents des camions de bois.

2.2 Sécurité dans le village de St-Cyrille-de-Lessard

Nous sommes très préoccupés par les impacts associés au transport des déchets puisque actuellement, nous avons à vivre avec les risques associés au camionnage très intense durant la période estivale relié au transport du bois. En particulier, le passage des camions dans Saint-Eugène et dans Saint-Cyrille-de-Lessard représente des risques accrus d'accidents dans ces petites localités où les citoyens ne peuvent compter de façon régulière sur des voies piétonnes ou des trottoirs pour se déplacer le long de la route 285 durant la période hivernale, alors que les remblais de neige forcent les gens à marcher directement sur la chaussée. Ces risques visent notamment les personnes âgées et les enfants de nos communautés et nous en sommes très inquiets. Une augmentation du camionnage, même minime, contribue de façon cumulée à augmenter les risques et les impacts sur la qualité de vie de façon appréciable. Que dire d'un passage additionnel aux quinze minutes ! Déjà que le village de St-Cyrille est considéré comme une zone risquée qui justifie notamment le transport par autobus des écoliers, ces mêmes écoliers qui, à d'autres heures du jour, circulent aussi à pied ou en vélo dans le village !

2.3 Capacité de réponse en cas d'incendie

Nous pensons que la capacité de réponse de St-Cyrille ne serait actuellement pas suffisante en cas d'incendie majeur sur le site. Et il faut se rappeler que le site est localisé en milieu forestier, ce qui peut entraîner des dégâts importants pour la ressource forestière et pour la villégiature en cas de perte de contrôle.

2.4 Bruit et vibrations dans le village de St-Cyrille-de-Lessard

Le passage des camions dans le village de St-Cyrille-de-Lessard contribuera à augmenter de façon significative le bruit ambiant dans cette localité au-delà d'un niveau acceptable. De l'avis même du MSSS, qui s'est exprimé au cours de la première partie des Audiences (ligne 4495 de DT2) :

« Et sous réserve que les simulations sonores soient représentatives de la réalité vécue à Saint-Cyrille, on se retrouve dans des zones de bruit qui dépassent cinquante-cinq décibels (55 dBA), et selon l'Organisation mondiale de la santé, cinquante-cinq décibels (55 dBA) de jour, ça signifie, pour la santé, que c'est une zone qui peut procurer une nuisance ou une gêne qualifiée de sévère. Et les directives de l'OMS sont à l'effet que pour protéger la majorité des personnes contre une gêne modérée, pendant la journée, le niveau sonore extérieur ne devrait pas excéder cinquante décibels (50 dBA). Alors en planification, quand on étudie dans les schémas d'aménagement révisés, au niveau du ministère de la Santé, on doit commenter les risques d'origine anthropique, au niveau de la planification. On sait que quand il y a des aménagements qui doivent être faits,

grosso modo l'ensemble des ministères recherche à ce qu'il y ait pas d'aménagement qui soit fait en sachant d'emblée et d'avance que ça va excéder cinquante-cinq décibels (55 dBA) dans des zones résidentielles. Alors ce qui est important, c'est qu'en partant du fait que la simulation nous dit qu'on est au-dessus ou autour de cinquante-cinq décibels (55 dBA), toute augmentation significative de décibels, de notre point de vue, doit être considérée avec une intention de réduire les impacts de ça, puisqu'on est déjà au-dessus de ce qui est souhaité d'un point de vue santé. »

2.5 Impacts sur la qualité de l'eau souterraine

Nous sommes préoccupés par les impacts potentiels qui pourraient affecter les eaux souterraines au niveau du site choisi pour l'établissement du lieu d'enfouissement à Saint-Cyrille. Bien que le projet prévoie la pose de membranes, quelle est l'assurance que, advenant un accident ou du vandalisme, les eaux de lixiviation ne percoleront pas dans le sous-sol perméable sous-jacent ? Ce secteur est notamment fréquenté par plusieurs chasseurs et randonneurs et, bien que ceux-ci soient majoritairement de bons citoyens, un coup de feu mal intentionné ou un autre type d'acte de vandalisme pourrait facilement avoir raison de l'étanchéité des membranes.

En fait, nous pensons qu'un tel site est plus sécuritaire lorsqu'il est construit sur des dépôts d'argile imperméable. Tel que mentionné plus haut, de tels sites sont présents dans la région et la recherche de sites aurait dû porter sur ces secteurs en priorité.

2.6 Impacts sur la qualité de l'eau à la prise d'eau potable de l'Islet

Le Ministre Thomas Mulcair propose d'inclure « Le droit de vivre dans un environnement sain pour tous les citoyens » dans la Charte des droits et libertés. Nous connaissons également la préoccupation du ministre à l'égard de la protection et de la conservation de la qualité de l'eau potable et, à l'instar de la population québécoise, nous la partageons entièrement.

En ce sens, la mise en place d'un site d'enfouissement et, surtout, le rejet d'eaux de lixiviation traitées dans la rivière du Bras d'Apic nous préoccupent énormément puisque, la Municipalité de l'Islet vient de construire sa prise d'alimentation en eau potable dans la rivière du Bras Saint-Nicolas, un cours d'eau dans lequel la rivière du Bras d'Apic se jette. Ce projet important fournira l'eau potable à plusieurs milliers de personnes qui ont droit à une eau de qualité au cours des prochaines décennies.

Comment le système de traitement du lixiviat assure-t-il l'enlèvement des substances dissoutes comme les métaux, dont le mercure ? Comment s'assurer que tous les paramètres actuels et futurs sont bien pris en compte dans les études et dans les critères de qualité actuellement en usage ?

On nous a d'ailleurs dit que le suivi de la DBO5 n'est pas garant de l'enlèvement d'autres contaminants, notamment l'azote ammoniacal. (ligne 590 de DT2) :

« J'avais un peu d'interrogation sur le sept (7) à dix (10) jours, parce que quand je regarde les résultats évidemment récents des lieux

d'enfouissement qu'on a dans la région Chaudière-Appalaches, où on a des charges comparables, des systèmes de traitement comparables, bon, il y a toujours le bris technique qui peut être réparé assez rapidement, mais on a un paramètre qui est sensible pour le milieu aquatique qui est quand même beaucoup plus vulnérable dans le traitement, c'est l'azote ammoniacal. Puis on a observé certains problèmes de fonctionnement qui ont fait qu'on a eu des périodes assez prolongées de non-respect d'exigences en azote ammoniacal. Donc ça donne pas beaucoup de temps pour intervenir. C'est sûr que si ça arrive en fin d'été, qu'on a beaucoup d'espace dans le bassin, on a plus en réalité de marge de manœuvre. Si ça arrive, si on a un étiage tôt en saison, ça arrive dans la région aussi qu'on va avoir des très bas débits des fois en début d'été, puis qu'à ce moment-là, il y a eu beaucoup d'eau au printemps, le bassin d'accumulation est plein, là, on n'a pas beaucoup de marge de manœuvre, puis si c'est long à rétablir le traitement de nitrification, là, on peut être serré. »

On nous a aussi dit que trois sites sur 6 ont eu des problèmes de respect de la norme d'azote ammoniacal (ligne 645 de DT2) :

« Pour vous dire, l'an passé, on a trois (3) sites dans la région qui ont eu des problèmes majeurs de rejet d'azote ammoniacal. C'est sûr que l'étude d'impact est appuyée surtout sur celui de Nouvelle-Beauce, de Frampton, qui a très bien fonctionné l'an passé. Mais on en a un qui avait très bien fonctionné deux (2) ans avant, puis il a eu un problème, c'est un polissage de ce type-là. C'est exactement le même type de chaîne de traitement, mais pour des jeux de minuterie, les polissages ont été noyés, ça devient anaérobie, c'est assez long à rétablir la nitrification là-dedans. On en a un autre qui était en rodage, c'est difficile, lui, il a pas respecté la norme l'été en azote ammoniacal, il était en rodage, donc on peut penser que ça va être réglé. Donc c'est quand même pas – puis il y en a un autre où en moyenne il est pas respecté sur la moyenne estivale. Donc c'est quand même, on en a trois (3) sur peut-être cinq-six-sept (5-6-7), c'est pas négligeable. »

On nous a dit que l'échantillonnage et l'analyse du mercure sont des composantes du suivi qui présentent plusieurs problèmes (ligne 1150, de DT2) :

« D'une part, ça va être très difficile d'aller au niveau de l'OER pour échantillonner le mercure dans les eaux de lixiviation, comme partout ailleurs. On a même ce problème-là dans les eaux de surface, c'est très très difficile. Et puis quand on arrive avec des données comme celles-ci, on peut généralement les remettre en question, parce qu'ils peuvent provenir simplement de la contamination au moment de l'échantillonnage. C'est très facile de contaminer les échantillons en mercure quand on fait pas l'échantillonnage dans les règles de l'art. Ça fait que c'est un contaminant qui est un petit peu particulier. Au niveau, eux, des efficacités de systèmes de traitements qu'ils documentent dans leurs documents, le mercure n'apparaît pas, pour tout ce qui est, même dans les efficacités de traitements, pour les déchets dangereux, le mercure n'apparaît pas non

*plus, pour les pourcentages d'enlèvement des différents traitements testés.
Il y a toute une liste de paramètres, mais le mercure n'est pas là. »*

On nous a indiqué que, en cas de force majeure, il est possible qu'une ordonnance du Ministère de l'Environnement force la gestion d'un grand nombre de carcasses animales dans le site lorsqu'une catastrophe survient (incendie majeur par exemple). Les procédures de mise en place, de recouvrement, de suivi etc. sur le site lorsque de telles situations surviennent ne sont pas claires et surtout l'effet choc sur les eaux de lixiviation et sur l'efficacité du système de traitement peut à juste titre être inquiétant.

Toutes ces interrogations et cette incertitude, ce n'est pas rassurant pour la prise d'eau de l'Islet ! Nous réitérons que le site ne devrait pas être localisé en amont de la prise d'eau de l'Islet.

3 Coût du projet

3.1 Coût du camionnage additionnel

Certaines zones semblent avoir été écartées pour des raisons techniques d'accès, comme l'absence de pont ou une route trop étroite ou pas d'entretien l'hiver, mais les informations et les décisions ne sont pas claires et transparentes. À titre d'exemple, on ne nous a pas expliqué les « importantes difficultés d'accès » qui ont amené en juillet 2003 le rejet de la zone 4 et quels sont les coûts associés à ces difficultés.

Les difficultés techniques qui sont associées à d'autres sites se traduisent par des coûts additionnels. Nous nous demandons comment ces coûts additionnels se comparent aux coûts de transport additionnels sur 25 ans vers le site de St-Cyrille ? Concernant ces derniers, nous avons posé la question lors de la première partie des Audiences, et la réponse donnée par le promoteur et son consultant dans le document DA9 ne nous satisfait pas.

En premier lieu, nous contestons l'évaluation du promoteur dans le document DA9 remis suite à la première partie des Audiences. Cette évaluation est erronée puisque les tonnages produits respectivement par les MRC de l'Islet et de Montmagny (15 395 tonnes et 19 723 tonnes), qui sont la base du calcul, ont été inversés par le consultant dans sa feuille de calcul. Tous ces calculs sont donc incorrects.

Nous contestons aussi :

- les distances évaluées dans ce document, qui apparaissent incorrectes à plusieurs égards lorsque nous les comparons aux distances que nous avons mesurées nous-même sur le terrain à partir du parvis des églises concernées ;
- la quantité transportée par camion, évaluée à 7 tonnes/camion alors que l'exploitant du site actuel l'évalue plutôt à 6,5 tonnes/camion sur la base des relevés des dernières années ;
- la vitesse moyenne des camions en direction de St-Cyrille, établie à 80 km/h alors que le relief accidenté et les zones réglementées à 50 km/h font en sorte que la

vitesse moyenne entre la route 20 et le site de St-Cyrille sera tout au plus de 65 km/h tel que nous avons pu le vérifier sur le terrain en effectuant le trajet dans un camion à vide dans des conditions estivales parfaites; pour cette raison, nous estimons que la vitesse moyenne des camions sur l'ensemble des parcours sera de l'ordre de 70 km/h.

- le coût du camionnage, évalué à 70\$ d'aujourd'hui, qui doit être actualisé sur une période de 25 ans et qui s'élève à notre avis en moyenne à 102 \$/h en prenant en compte un taux d'inflation moyen de 3 %, basé sur la valeur maximale de la fourchette considérée par la Banque du Canada pour les prochaines années et qui correspond au taux moyen des 25 dernières années, qui est de 3,73 % (excluant le prix du pétrole).

Ces éléments sont importants car, lorsque pris en compte, ils portent le coût additionnel (par rapport au transport vers le site actuel) pour la période de 25 ans à plus de 5,3 millions de dollars (voir les calculs révisés à l'annexe 1). Ce coût additionnel pourrait être beaucoup plus élevé si on comparait le transport vers St-Cyrille avec les distances à partir du centre de masse.

Ce coût additionnel représente une somme considérable pour les utilisateurs du site et surtout une somme qui pourrait plutôt être investie dans le réaménagement ou l'entretien des voies d'accès menant à d'autres sites plus appropriés sur le plan technique et plus rapprochés du centre de masse de production des déchets. À ce sujet, il faut savoir qu'une somme de 5,3 millions nous permettrait la construction de 11 km de routes neuves ou encore l'amélioration, le pavage et l'entretien de 20 km de routes déjà existantes.

3.2 Coûts reliés aux besoins en matériaux de recouvrement

Une quantité importante de matériaux de recouvrement devra être importée vers le site compte tenu du fait que celui-ci ne peut être construit en profondeur et ne peut fournir les déblais qui serviraient au recouvrement. Il s'agit de coûts d'exploitation additionnels (achat et transport) importants comparés aux coûts qui seraient associés à l'exploitation d'un site qui présenterait au départ des caractéristiques de sols plus appropriées.

3.3 Coûts reliés aux CAAFs et aux mesures de compensation

Actuellement, nous n'avons pas les coûts reliés aux compensations à l'égard des CAAFs (Contrat d'Approvisionnement et d'Aménagement Forestier) ainsi que ceux qui devront être dévolus aux compensations prévues pour le site de la Halte Forestière de M. Donald Caron. Ces coûts doivent être portés au passif du projet.

3.4 Coûts du traitement du lixiviat de l'Anse-à-Gilles

Le site de l'Anse-à-Gilles produira des lixiviats pendant encore plusieurs années et nous devront en assumer les coûts de traitement. Si ce site était agrandi, il en résulterait sans doute une économie.

D'autre part, si le site de St-Cyrille est mis en œuvre, la tentation de transporter les lixiviats de l'Anse-à-Gilles vers ce site sera grande et ceci ajoutera aux effets sur le camionnage, sur la qualité de l'eau, et sur la qualité de vie des résidents. Il serait beaucoup plus logique de transporter les déchets vers un agrandissement du site de l'Anse-à-Gilles et de traiter à cet endroit l'ensemble des lixiviats à un coût moindre et en mettant à l'abri la prise d'eau de l'Islet.

3.5 Coûts d'éventuelles améliorations à la prise d'eau de l'Islet

La prise d'eau de l'Islet fournira l'eau potable à plusieurs milliers de personnes qui ont droit non seulement à une eau de qualité au cours des prochaines décennies mais qui ont aussi droit à une protection de l'investissement consenti lors de la mise en place de ces équipements.

Des coûts de réparation, de remise en ordre ou d'entretien additionnels de la prise d'eau potable pourrait éventuellement être reliés à un accident technologique ou une erreur humaine au niveau du système de traitement des eaux de lixiviation. Nous ne voulons pas supporter ces coûts en aucune façon et il faut être inconscient pour se mettre dans une telle situation de risque en toute connaissance de cause, lorsque d'autres solutions moins coûteuses et plus sécuritaires sont encore envisageables.

Nous craignons par ailleurs, et nous pensons que c'est à juste titre, que notre prise d'eau soit éventuellement reconnue comme étant contaminée suite à un resserrement des normes de qualité ou suite à la prise en considération de nouveaux paramètres de qualité de l'eau potable.

On n'a qu'à penser aux revirements face au mercure, au plomb, à l'amiante ou au béryllium. À titre d'exemple, voici ce qui pouvait être récemment lu dans les journaux :

- Une étude américano-canadienne a permis de déceler des taux élevés de contamination au mercure en Mauricie, et de constater pour la première fois des traces de cet élément toxique dans le sang et les plumes des oiseaux. On s'inquiète de plus en plus au sujet du mercure qui s'accumule dans les poissons et les animaux aquatiques et peut nuire au développement du cerveau chez les enfants exposés par l'entremise du sang et du lait maternel. Pour la première fois, on a constaté des traces de mercure dans des espèces autres que marines. C'est la plus grande surprise dans cette étude, a noté Tom Clair, d'Environnement Canada, qui a expliqué que le mercure est probablement absorbé par les insectes qui sont à leur tour dévorés par les oiseaux. Le Canada et les États-Unis s'apprêtent à émettre de nouvelles normes ayant trait à la pollution par le mercure. (10 mars 2005)
- Pendant des décennies, les produits dérivés de l'amiante étaient vus comme très sécuritaires. Pourtant, aujourd'hui, ces produits sont bannis presque à la grandeur du monde. M. Raynald Paré, président du mouvement Pro-Chrysotile disait qu'il faut réparer les erreurs du passé et retirer une fois pour toute l'amiante qui a été installé dans les édifices du monde. Le travail qui a été mal fait il y a 40 ans doit être refait

aujourd'hui. (Le Soleil, 16 mars 2005). Il a même fallu inventer une nouvelle maladie pour les gens de Thetford-Mines : l'amiantose.

- Lors de la construction des cheminées de la Fonderie Gaspé à Murdochville et de celles de la fonderie Horne à Rouyn-Noranda, tout était beau, à la fine pointe de la technologie, blindé mur-à-mur ! Aujourd'hui, 50 ans après, on découvre que la poussière de béryllium est cancérigène. Encore là, il a fallu inventer une nouvelle maladie, la béryllose, pour désigner l'atteinte pulmonaire incurable causée par l'exposition à la poussière de béryllium. Des gens de Rouyn-Noranda en sont atteints sans jamais avoir mis les pieds dans les installations de la fonderie Horne (Le Soleil, 8 mars 2005).

Peut-être que dans 50 ans, on parlera de la « lixiviose » pour désigner la maladie qui affectera les gens de l'Islet qui auront bu pendant plusieurs années une eau qu'on croyait bonne à boire parce qu'elle rencontrait les normes de l'époque.

Qui sait ce que les prochaines décennies nous réservent ?

- Il y a 20 ans, les paramètres qui faisaient l'objet d'un suivi pour évaluer la qualité de l'eau potable n'étaient pas les mêmes que ceux qui sont en vigueur aujourd'hui en 2005.
- Dans 20 ans, on peut parier que de nouveaux paramètres se seront ajoutés à la liste des substances préoccupantes.
- On peut parier que, dans 10 ou 15 ans, les normes se seront ajustées aux nouvelles méthodes d'analyse ou de détection et qu'elles se seront resserrées.
- On peut parier que des paramètres actuellement sans intérêt prendront une importance politique ou sociale absolument imprévisible au cours des prochaines années.

Non seulement de telles éventualités pourraient avoir des effets sur la santé des citoyens, mais encore elles pourraient se traduire par des coûts financiers importants liés à la relocalisation de la prise d'eau ou encore à des efforts plus importants de traitement de l'eau avant sa distribution.

Que se passera-t-il si, suite à de tels changements, les eaux à la prise d'eau de l'Islet sont jugées inaptes à la consommation ? Qui paiera pour (1) soit augmenter l'efficacité du traitement au LET, (2) soit augmenter la capacité d'épuration à la prise d'eau, (3) soit déplacer la prise d'eau ? Les obligations de garanties et les provisions financières sont-elles prévues dans ce cas précis où une prise d'eau nouvellement installée à grands frais est localisée en aval d'un rejet de lixiviat traité ?

La prise d'eau était autorisée (4 mars 2003) avant que le choix du site ne soit arrêté (juillet 2003). Il est donc impensable, injuste et illogique que des effets sur la santé ou coûts additionnels liés à un mal fonctionnement ou à un resserrement des normes de qualité de l'eau potable soient à la charge d'une communauté qui a mis en place sa prise d'eau avant même qu'une étude de sélection de site pour un LET ne soit complétée.

4 Pétition

Une pétition a circulé dans la région et nous joignons au présent mémoire les résultats de celle-ci, soit environ 600 signatures de personnes qui nous appuient dans notre démarche par rapport à la réalisation de ce projet.

5 Conclusion


En conclusion, même si nous sommes conscients que la venue du projet dans la municipalité de St-Cyrille comporterait des avantages financiers non négligeables, et qui ont possiblement contribué à favoriser ce site, nous croyons qu'il comporte aussi des effets négatifs environnementaux et économiques significatifs pour l'ensemble de la région.


Nous sommes persuadés que le site de St-Cyrille n'est pas le meilleur site qui puisse être choisi dans notre région. Nous croyons qu'une réévaluation de plusieurs sites potentiels plus rapprochés du centre de masse et plus sécuritaires quant à leur nature physique devrait être entreprise en commençant avec les sites de Cap-St-Ignace et de Montmagny ou en considérant à nouveau l'agrandissement du site actuel de l'Anse-à-Gilles, ou encore en considérant des terres agricoles non-exploitées localisées dans la zone verte.

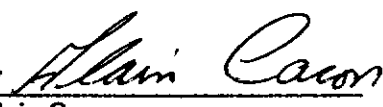
Monsieur le président, Monsieur le commissaire, Chers concitoyens, je vous remercie de votre attention.

Au nom du Comité de citoyens l'Islet/Saint-Cyrille

Le 26 avril 2005,


Jean-Guy Mader


Guylaine Caron


Alain Caron

Annexes

	Pop	Dist de l'anc	Dist de St-Cy	Ton/an	Voyg/an	Coût de l'anc	Coût de St-Cyr	Diff.
BsM	1277	38	55	888	127	8 439,04 \$	12 214,40 \$	3 775,36 \$
SFRS	1595	40	57	1110	159	11 095,31 \$	15 810,81 \$	4 715,51 \$
SPRS	833	33	50	579	83	4 780,55 \$	7 243,25 \$	2 462,71 \$
Mont	12051	23	39	8383	1198	48 202,50 \$	81 734,68 \$	33 532,18 \$
I aux G	169	23	39	118	17	675,98 \$	1 146,23 \$	470,25 \$
Cap St I	3156	13	29	2195	314	7 135,08 \$	15 916,72 \$	8 781,64 \$
Ste Appo	668	51	30	465	66	5 924,69 \$	3 485,11 \$	(2 439,58) \$
St Fab	1004	76	55	698	100	13 269,85 \$	9 603,18 \$	(3 666,67) \$
Ste Luc	372	62	41	259	37	4 011,01 \$	2 652,44 \$	(1 358,57) \$
St Just	836	90	78	582	83	13 084,81 \$	11 340,17 \$	(1 744,64) \$
Lac Front	170	68	47	118	17	2 010,37 \$	1 389,52 \$	(620,85) \$
	22131			15395	2199	118 629,18 \$	162 536,52 \$	43 907,33 \$
L'Islet	3885	7	15	3863	552	6 761,04 \$	14 487,95 \$	7 726,91 \$
St Cyr	805	14	7	801	114	2 801,87 \$	1 400,94 \$	(1 400,94) \$
SJPJ	3397	22	32	3378	483	18 579,88 \$	27 025,27 \$	8 445,40 \$
St Aub	1420	20	29	1412	202	7 060,62 \$	10 237,90 \$	3 177,28 \$
St-Roch	986	36	46	981	140	8 824,78 \$	11 276,11 \$	2 451,33 \$
Ste Lo	824	35	46	819	117	7 170,01 \$	9 423,44 \$	2 253,43 \$
St Damase	640	29	40	636	91	4 614,27 \$	6 364,50 \$	1 750,24 \$
Tour	776	52	53	772	110	10 032,05 \$	10 224,97 \$	192,92 \$
Ste-Perp	2041	56	55	2030	290	28 415,52 \$	27 908,10 \$	(507,42) \$
Ste Féli	460	51	29	457	65	5 832,47 \$	3 316,50 \$	(2 515,97) \$
St Omer	400	79	58	398	57	7 856,18 \$	5 767,83 \$	(2 088,35) \$
St Marc	568	40	17	565	81	5 648,50 \$	2 400,61 \$	(3 247,89) \$
St Adalb	695	52	29	691	99	8 984,89 \$	5 010,80 \$	(3 974,09) \$
St Pamph	2936	73	50	2920	417	53 284,82 \$	36 496,45 \$	(16 788,37) \$
	19833			19723	2818	175 866,90 \$	171 341,39 \$	(4 525,51) \$
				35118	5017	294 496,08 \$	333 877,90 \$	39 381,82 \$

80 km/heure
70 dollars/heure

984 545,54 \$

	Pop	Dist de l'anc	Dist de St-Cy	Ton/an	Voyg/an	Coût de l'anc	Coût de St-Cyr	Diff.
BsM	1277	38	55	1138	163	10 811,51 \$	15 648,24 \$	4 836,73 \$
SFRS	1595	40	57	1421	203	14 214,53 \$	20 255,71 \$	6 041,18 \$
SPRS	833	33	50	742	106	6 124,50 \$	9 279,55 \$	3 155,05 \$
Mont	12051	23	39	10740	1534	61 753,68 \$	104 712,77 \$	42 959,08 \$
I aux G	169	23	39	151	22	866,02 \$	1 468,46 \$	602,45 \$
Cap St I	3156	13	29	2813	402	9 140,97 \$	20 391,40 \$	11 250,42 \$
Ste Appo	668	51	30	595	85	7 590,29 \$	4 464,88 \$	(3 125,42) \$
St Fab	1004	76	55	895	128	17 000,40 \$	12 302,92 \$	(4 697,48) \$
Ste Luc	372	62	41	332	47	5 138,62 \$	3 398,12 \$	(1 740,50) \$
St Just	836	90	78	745	106	16 763,35 \$	14 528,23 \$	(2 235,11) \$
Lac Front	170	68	47	152	22	2 575,55 \$	1 780,16 \$	(795,39) \$
	22131			19723	2818	151 979,43 \$	208 230,45 \$	56 251,01 \$
L'Islet	3885	7	15	3016	431	5 277,40 \$	11 308,72 \$	6 031,32 \$
St Cyr	805	14	7	625	89	2 187,03 \$	1 093,52 \$	(1 093,52) \$
SJPJ	3397	22	32	2637	377	14 502,72 \$	21 094,87 \$	6 592,15 \$
St Aub	1420	20	29	1102	157	5 511,24 \$	7 991,30 \$	2 480,06 \$
St-Roch	986	36	46	765	109	6 888,28 \$	8 801,69 \$	1 913,41 \$
Ste Lo	824	35	46	640	91	5 596,63 \$	7 355,57 \$	1 758,94 \$
St Damase	640	29	40	497	71	3 601,71 \$	4 967,88 \$	1 366,17 \$
Tour	776	52	53	602	86	7 830,62 \$	7 981,21 \$	150,59 \$
Ste-Perp	2041	56	55	1584	226	22 180,04 \$	21 783,97 \$	(396,07) \$
Ste Féli	460	51	29	357	51	4 552,60 \$	2 588,73 \$	(1 963,87) \$
St Omer	400	79	58	310	44	6 132,23 \$	4 502,14 \$	(1 630,09) \$
St Marc	568	40	17	441	63	4 409,00 \$	1 873,82 \$	(2 535,17) \$
St Adalb	695	52	29	539	77	7 013,25 \$	3 911,24 \$	(3 102,02) \$
St Pamph	2936	73	50	2279	326	41 592,04 \$	28 487,70 \$	(13 104,34) \$
	19833			15395	2199	137 274,80 \$	133 742,36 \$	(3 532,44) \$
				35118	5017	289 254,24 \$	341 972,81 \$	52 718,57 \$

80 km/heure
70 dollars/heure

1 317 964,36 \$

	Pop	Dist de l'anc	Dist de St-Cy	Ton/an	Voyg/an	Coût de l'anc	Coût de St-Cyr	Diff.
BsM	1277	38	55	1138	163	17 651,45 \$	25 548,15 \$	7 896,70 \$
SFRS	1595	40	57	1421	203	23 207,40 \$	33 070,55 \$	9 863,15 \$
SPRS	833	33	50	742	106	9 999,19 \$	15 150,29 \$	5 151,10 \$
Mont	12051	23	39	10740	1534	100 822,34 \$	170 959,62 \$	70 137,28 \$
I aux G	169	23	39	151	22	1 413,91 \$	2 397,49 \$	983,59 \$
Cap St I	3156	13	29	2813	402	14 924,03 \$	33 292,07 \$	18 368,04 \$
Ste Appo	668	51	30	595	85	12 392,32 \$	7 289,60 \$	(5 102,72) \$
St Fab	1004	76	55	895	128	27 755,76 \$	20 086,41 \$	(7 669,36) \$
Ste Luc	372	62	41	332	47	8 389,59 \$	5 547,95 \$	(2 841,63) \$
St Just	836	90	78	745	106	27 368,73 \$	23 719,57 \$	(3 649,16) \$
Lac Front	170	68	47	152	22	4 204,98 \$	2 906,38 \$	(1 298,60) \$
	22131			19723	2818	248 129,69 \$	339 968,07 \$	91 838,38 \$
L'Islet	3885	7	15	3016	431	8 616,17 \$	18 463,22 \$	9 847,05 \$
St Cyr	805	14	7	625	89	3 570,67 \$	1 785,33 \$	(1 785,33) \$
SJPJ	3397	22	32	2637	377	23 677,91 \$	34 440,60 \$	10 762,69 \$
St Aub	1420	20	29	1102	157	8 997,95 \$	13 047,03 \$	4 049,08 \$
St-Roch	986	36	46	765	109	11 246,17 \$	14 370,11 \$	3 123,94 \$
Ste Lo	824	35	46	640	91	9 137,35 \$	12 009,09 \$	2 871,74 \$
St Damase	640	29	40	497	71	5 880,35 \$	8 110,83 \$	2 230,48 \$
Tour	776	52	53	602	86	12 784,69 \$	13 030,55 \$	245,86 \$
Ste-Perp	2041	56	55	1584	226	36 212,31 \$	35 565,66 \$	(646,65) \$
Ste Féli	460	51	29	357	51	7 432,81 \$	4 226,50 \$	(3 206,31) \$
St Omer	400	79	58	310	44	10 011,80 \$	7 350,44 \$	(2 661,37) \$
St Marc	568	40	17	441	63	7 198,36 \$	3 059,30 \$	(4 139,06) \$
St Adalb	695	52	29	539	77	11 450,21 \$	6 385,69 \$	(5 064,51) \$
St Pamph	2936	73	50	2279	326	67 905,37 \$	46 510,53 \$	(21 394,84) \$
	19833			15395	2199	224 122,12 \$	218 354,88 \$	(5 767,24) \$
				35118	5017	472 251,81 \$	558 322,95 \$	86 071,14 \$

70 km/heure
100 dollars/heure

2 151 778,55 \$

	Population	Distance en charge		Tonnage 2008 (tm/an)	Voyages (aller) (nb/an)	Coûts de transport			Camionnage	
		Ancien site (km)	Site projeté (km)			Ancien site	Site projeté	Différence	Accès nord	Accès sud
Berthier-sur-Mer	1277	38	55	1138	190	18 019,19 \$	29 806,17 \$	11 786,99 \$	1,5	
St-François-de-la-Rivière-du-Sud	1595	40	57	1421	237	23 690,89 \$	38 582,31 \$	14 891,42 \$	1,8	
St-Pierre-de-la-Rivière-du-Sud	833	33	50	742	124	10 207,51 \$	17 675,33 \$	7 467,83 \$	1,0	
Montmagny	12051	23	39	10740	1790	102 922,81 \$	199 452,89 \$	96 530,08 \$	13,8	
Isle-aux-Grues	169	23	39	151	25	1 443,36 \$	2 797,07 \$	1 353,71 \$	0,2	
Cap-St-Ignace	3156	13	29	2813	469	15 234,95 \$	38 840,75 \$	23 605,80 \$	3,6	
Ste-Appolline-de-Patton	668	51	30	595	99	12 650,49 \$	8 504,53 \$	(4 145,96) \$		0,8
St-Fabien-de-Panet	1004	76	55	895	149	28 334,01 \$	23 434,14 \$	(4 899,87) \$		1,1
Ste-Lucie-de-Beauregard	372	62	41	332	55	8 564,37 \$	6 472,61 \$	(2 091,76) \$		0,4
St-Juste-de-Bretenières	836	90	78	745	124	27 938,91 \$	27 672,83 \$	(266,08) \$		1,0
Lac-Frontières	170	68	47	152	25	4 292,58 \$	3 390,78 \$	(901,80) \$		0,2
Ss-total Montmagny	22131			19723	3287	253 299,06 \$	396 629,42 \$	143 330,36 \$		
L'Islet	3885	7	15	3016	503	8 795,67 \$	21 540,43 \$	12 744,75 \$	3,9	
St-Cyrille-de-Lessard	805	14	7	625	104	3 645,05 \$	2 082,89 \$	(1 562,17) \$	0,8	
St-Jean-Port-Joli	3397	22	32	2637	439	24 171,20 \$	40 180,70 \$	16 009,50 \$	3,4	
St-Aubert	1420	20	29	1102	184	9 185,41 \$	15 221,53 \$	6 036,12 \$	1,4	
St-Roch-de-Aulnaies	986	36	46	765	128	11 480,46 \$	16 765,12 \$	5 284,66 \$	1,0	
Ste-Louise	824	35	46	640	107	9 327,72 \$	14 010,61 \$	4 682,89 \$	0,8	
St-Damase-de-l'Islet	640	29	40	497	83	6 002,86 \$	9 462,63 \$	3 459,77 \$	0,6	
Tourville	776	52	53	602	100	13 051,04 \$	15 202,31 \$	2 151,27 \$		0,8
Ste-Perpétue	2041	56	55	1584	264	36 966,73 \$	41 493,27 \$	4 526,54 \$		2,0
Ste-Félicité	460	51	29	357	60	7 587,66 \$	4 930,92 \$	(2 656,74) \$		0,5
St-Omer	400	79	58	310	52	10 220,38 \$	8 575,51 \$	(1 644,87) \$		0,4
St-Marcel	568	40	17	441	73	7 348,33 \$	3 569,19 \$	(3 779,14) \$		0,6
St-Adalbert	695	52	29	539	90	11 688,75 \$	7 449,97 \$	(4 238,78) \$		0,7
St-Pamphile	2936	73	50	2279	380	69 320,06 \$	54 262,28 \$	(15 057,78) \$		2,9
Ss-total l'Islet	19833			15395	2566	228 791,33 \$	254 747,36 \$	25 956,03 \$		
Total				35118	5853	482 090,39 \$	651 376,78 \$	169 286,39 \$	33,7	11,3

Hypothèses : 80 km/heure Pour le parcours vers l'Anse-à-Gilles

70 km/heure Pour le parcours vers St-Cyrille

Sur 25 ans : **4 232 159,71 \$**

100 dollars/heure

6 tonnes par voyage

	Pop	Distances recalculées		Ton/an	Voyg/an	Coût de l'anc	Coût de St-Cyr	Diff.
		Dist de l'anc	Dist de St-Cy					
BsM	1277	43,5	55,5	1138	190	20 627,23 \$	30 077,14 \$	9 449,91 \$
SFRS	1595	44,75	56,75	1421	237	26 504,18 \$	38 413,09 \$	11 908,90 \$
SPRS	833	39,75	51,75	742	124	12 295,40 \$	18 293,97 \$	5 998,57 \$
Mont	12051	23,5	42	10740	1790	105 160,26 \$	214 795,42 \$	109 635,16 \$
I aux G	169	23,5	42	151	25	1 474,74 \$	3 012,23 \$	1 537,49 \$
Cap St I	3156	13,5	32	2813	469	15 820,91 \$	42 858,76 \$	27 037,85 \$
Ste Appo	668	50,75	28,75	595	99	12 588,48 \$	8 150,18 \$	(4 438,30) \$
St Fab	1004	81	59	895	149	30 198,09 \$	25 138,44 \$	(5 059,64) \$
Ste Luc	372	63,25	41,25	332	55	8 737,04 \$	6 512,08 \$	(2 224,96) \$
St Just	836	88,5	66,5	745	124	27 473,26 \$	23 592,86 \$	(3 880,40) \$
Lac Front	170	69,5	47,5	152	25	4 387,27 \$	3 426,85 \$	(960,42) \$
	22131			19723	3287	265 266,86 \$	414 271,02 \$	149 004,16 \$
L'Islet	3885	4	18,25	3016	503	5 026,10 \$	26 207,52 \$	21 181,42 \$
St Cyr	805	14	8	625	104	3 645,05 \$	2 380,44 \$	(1 264,61) \$
SJPJ	3397	18	33	2637	439	19 776,44 \$	41 436,35 \$	21 659,91 \$
St Aub	1420	20,5	32,5	1102	184	9 415,04 \$	17 058,61 \$	7 643,57 \$
St-Roch	986	30,5	45,5	765	128	9 726,50 \$	16 582,89 \$	6 856,39 \$
Ste Lo	824	36,75	51,75	640	107	9 794,10 \$	15 761,94 \$	5 967,83 \$
St Damase	640	28,5	40,5	497	83	5 899,36 \$	9 580,91 \$	3 681,56 \$
Tour	776	45,5	48,5	602	100	11 419,66 \$	13 911,55 \$	2 491,89 \$
Ste-Perp	2041	50,75	43,25	1584	264	33 501,10 \$	32 628,80 \$	(872,30) \$
Ste Féli	460	50,25	28,25	357	60	7 476,08 \$	4 803,39 \$	(2 672,69) \$
St Omer	400	75	53	310	52	9 702,89 \$	7 836,24 \$	(1 866,65) \$
St Marc	568	37	15	441	73	6 797,20 \$	3 149,28 \$	(3 647,92) \$
St Adalb	695	55,25	33,25	539	90	12 419,30 \$	8 541,78 \$	(3 877,52) \$
St Pamph	2936	69	47	2279	380	65 521,70 \$	51 006,54 \$	(14 515,16) \$
	19833			15395	2566	210 120,54 \$	250 886,26 \$	40 765,72 \$
				35118	5853	475 387,40 \$	665 157,27 \$	189 769,88 \$

80 km/heure Pour le parcours vers l'Anse-à-Gilles

70 km/heure Pour le parcours vers St-Cyrille

100 dollars/heure

6 tonnes par voyage

4 744 246,90 \$

1	70
2	72,1
3	74,263
4	76,49089
5	78,7856167
6	81,1491852
7	83,5836608
8	86,0911706
9	88,6739057
10	91,3341229
11	94,0741466
12	96,896371
13	99,8032621
14	102,79736
15	105,881281
16	109,057719
17	112,329451
18	115,699334
19	119,170314
20	122,745424
21	126,427786
22	130,22062
23	134,127239
24	138,151056
25	142,295587
	102,08594

Annexe 1 Calcul des distances, des coûts de camionnage et du nombre de camions qui devront traverser le village de St-Cyrille-de-Lessard

	Population	Distance en charge		Tonnage 2008 (tm/an)	Voyages (aller) (nb/an)	Coûts de transport			Camionnage	
		Ancien site (km)	Site projeté (km)			Ancien site	Site projeté	Différence	Accès nord	Accès sud
Berthier-sur-Mer*	1277	36	59	1138	175	16 072,82 \$	30 104,65 \$	14 031,83 \$	1,3	
St-François-de-la-Rivière-du-Sud*	1595	38	61	1421	219	21 190,59 \$	38 875,97 \$	17 685,38 \$	1,7	
St-Pierre-de-la-Rivière-du-Sud*	833	31	54	742	114	9 028,29 \$	17 973,37 \$	8 945,08 \$	0,9	
Montmagny	12051	21	43	10740	1652	88 479,19 \$	207 053,34 \$	118 574,15 \$	12,7	
Isle-aux-Grues	169	21	43	151	23	1 240,81 \$	2 903,66 \$	1 662,85 \$	0,2	
Cap-St-Ignace	3156	11	33	2813	433	12 137,48 \$	41 614,21 \$	29 476,73 \$	3,3	
Ste-Appolline-de-Patton	668	51	29	595	92	11 910,92 \$	7 740,43 \$	(4 170,49) \$		0,7
St-Fabien-de-Panet	1004	76	54	895	138	26 677,56 \$	21 662,98 \$	(5 014,58) \$		1,1
Ste-Lucie-de-Beaugard	372	63	41	332	51	8 193,74 \$	6 094,21 \$	(2 099,53) \$		0,4
St-Juste-de-Bretenières*	836	90	78	745	115	26 305,56 \$	26 055,03 \$	(250,53) \$		0,9
Lac-Frontières	170	68	46	152	23	4 041,63 \$	3 124,62 \$	(917,01) \$		0,2
Ss-total Montmagny	22131			19723	3034	225 278,59 \$	403 202,48 \$	177 923,89 \$		
L'Islet	3885	5	18	3016	464	5 915,33 \$	24 337,37 \$	18 422,03 \$	3,6	
St-Cyrille-de-Lessard	805	14	8	625	96	3 431,96 \$	2 241,28 \$	(1 190,68) \$	0,7	
St-Jean-Port-Joli	3397	19	35	2637	406	19 654,74 \$	41 378,40 \$	21 723,66 \$	3,1	
St-Aubert	1420	23	35	1102	170	9 945,68 \$	17 296,83 \$	7 351,15 \$	1,3	
St-Roch-de-Aulnaies	986	32	48	765	118	9 608,27 \$	16 471,31 \$	6 863,05 \$	0,9	
Ste-Louise	824	37	53	640	98	9 284,25 \$	15 198,93 \$	5 914,68 \$	0,8	
St-Damase-de-l'Islet	640	31	43	497	76	6 041,71 \$	9 577,64 \$	3 535,93 \$	0,6	
Tourville	776	48	48	602	93	11 342,82 \$	12 963,22 \$	1 620,40 \$		0,7
Ste-Perpétue	2041	54	43	1584	244	33 562,54 \$	30 543,69 \$	(3 018,85) \$		1,9
Ste-Félicité	460	50	28	357	55	7 004,00 \$	4 482,56 \$	(2 521,44) \$		0,4
St-Omer	400	74	52	310	48	9 013,84 \$	7 238,91 \$	(1 774,93) \$		0,4
St-Marcel	568	38	16	441	68	6 572,79 \$	3 162,85 \$	(3 409,95) \$		0,5
St-Adalbert	695	56	34	539	83	11 851,98 \$	8 223,82 \$	(3 628,16) \$		0,6
St-Pamphile	2936	70	47	2279	351	62 585,28 \$	48 024,62 \$	(14 560,66) \$		2,7
Ss-total l'Islet	19833			15395	2368	205 815,19 \$	241 141,43 \$	35 326,25 \$		
Total				35118	5403	431 093,78 \$	644 343,91 \$	213 250,13 \$	31,1	10,5

Hypothèses : 80 km/heure Pour le parcours vers l'Anse-à-Gilles
70 km/heure Pour le parcours vers St-Cyrille

Sur 25 ans : **5 331 253,34 \$**

102 dollars/heure
6,5 tonnes par voyage

* Les distances pour ces municipalités n'ont pas été mesurées sur le terrain