

**Mémoire  
sur le projet de mégadépotoir  
à Danford Lake**

**présenté  
à la Commission  
du Bureau d'audiences publique sur l'environnement.**

**par John Edwards,  
propriétaire le long de la route 105  
depuis 38 ans**

**juin 2007**

Comme le laissent deviner l'emplacement de ma propriété et ce que j'ai écrit dans ma requête d'audiences publiques, ma préoccupation première est l'impact du projet de LET sur la route 105.

Mon exposé portera sur deux points :

- les distances possible et souhaitable entre les principaux centres de production des déchets et leurs lieux d'élimination ;
- la route 105 : données sur son histoire, sur la circulation et sur les accidents.

### **Distances séparant les centres de production des déchets et leurs lieux d'élimination**

La plupart des gens s'accordent pour dire que les déchets devraient être gérés ou traités près des principaux centres de production – et ce, pour toutes sortes de raisons (y compris parce que cela incite les villes à se responsabiliser).

Les compagnies Teknika et LDC semblent également être de cet avis, du moins jusqu'à un certain point :

- Dans leur étude d'impact, elles déclarent que le LET devrait être à moins de 100 km de Gatineau.
- Dans la lettre du 6 juin 2005 qu'il envoie à la Ville de Gatineau pour tenter de promouvoir son projet, M. Rouleau écrit qu'en envoyant ses déchets à Danford Lake (85 km) plutôt qu'à Lachute (100 km), cela entraînerait une réduction de la distance de 40 km et une réduction des émissions de CO<sup>2</sup> de 100 000 kilogrammes par année. Et il ajoute : *«une contribution non négligeable dans le contexte des engagements pris par le Canada à l'égard du Protocole de Kyoto»*<sup>1</sup>.
- Au cours de la première phase des audiences du BAPE, M. André Poulin a mentionné que les négociations entre Gatineau et Trois-Rivières pour l'envoi des déchets de Gatineau au site de St-Etienne-des-Grès étaient très avancées. Selon lui, le choix d'un tel site ne respecte pas le critère de développement durable.

---

<sup>1</sup> *Mémoire sur le projet de Plan de gestion des matières résiduelles de la Ville de Gatineau*, présenté par LDC-Gestion et Services environnementaux

Comment le promoteur a-t-il paré à d'éventuelles critiques selon lesquelles Danford Lake ne serait pas encore suffisamment proche de Gatineau ? En disant simplement que «la présence du Parc de la Gatineau et de nombreux lacs et rivières d'importance, avec de grandes superficies de bassins versants dans les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines-de-l'Outaouais constituent des critères d'exclusion pour l'implantation d'un LET sur ces territoires »<sup>2</sup>. Or, il se trouve justement que le tronçon de la route 105 allant de Gatineau jusqu'à l'embranchement de la 301 (à Kazabazua) traverse ces deux MRC !

En outre, il n'est pas sûr que la région d'Alleyne-et-Cawood ait moins de lacs que de nombreuses parties de ces deux MRC. Et puis, les eaux tombées sur le territoire d'Alleyne-et-Cawood s'écoulent dans des cours d'eau qui finissent par se déverser dans le système de rivières Kazabazua et Gatineau...

Un très grand nombre d'entre nous sont très alarmés à l'idée que, pendant les trente prochaines années, d'énormes volumes de déchets puissent faire 85 km sur une route essentiellement à deux voies. Et cette crainte n'est pas seulement celle des gens qui vivent le long de la 105 ou à proximité, elle est aussi partagée par plusieurs fonctionnaires provinciaux.

Jean-Pierre Lefebvre, du ministère de l'Environnement, l'a exprimé très clairement dans ses commentaires sur l'étude d'impact :

*« Le système de gestion des déchets proposé par l'initiateur repose hélas sur des assises qui laissent sérieusement douter de l'intégration des valeurs associées au Développement durable. [...] Un projet qui implique le déplacement de milliers de véhicules lourds pendant des décennies avec les besoins en énergie fossile que cela implique, l'émission de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre qui s'en suivent et l'impact sonore pour les riverains installés le long du parcours proposé n'a rien pour nous faire conclure à une utilisation plus efficace de nos ressources ni à une amélioration de la qualité de vie pour les résidents directement affectés ! »<sup>3</sup>*

---

<sup>2</sup> Rapport principal de l'étude d'impact, p. 32

<sup>3</sup> Lettre de M. Jean-Pierre Lefebvre, ing., à M. Michel Goulet, Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Je suis conscient du risque qu'il y a à tirer des généraliser à partir d'un cas particulier sans regarder la situation dans son ensemble. J'ai donc décidé de mener une petite enquête par courriel et par téléphone. Puisque la Ville de Gatineau compte environ 250 000 résidents, j'ai contacté 13 villes canadiennes de 150 000 à 350 000 résidents en leur demandant à quelle distance de chez elles se trouvaient du principal centre d'élimination de leurs déchets. Et, dans les cas où ce centre se situait sur leur territoire, je leur ai demandé d'évaluer la distance à partir du centre-ville. Je crois que vous trouverez les résultats intéressants.

Procédons d'ouest en est :

**Victoria :** 11 kilomètres

**Burnaby :** L'usine d'incinération, qui traite 90 % des déchets ultimes, est sur le territoire municipal, à 10 km du centre-ville. On se rappellera qu'aux audiences de mai, quelqu'un a dit que si le gouvernement du Québec n'avait pas décrété un moratoire sur l'incinération, la Ville de Gatineau aurait probablement recours à cette méthode aujourd'hui.

**Saskatoon :** 7 km

**Regina :** 10 km

**Sudbury :** 5 km

**Windsor :** 35 km

**Markham&Oshawa :** Ces deux villes exportent leurs déchets aux États-Unis, à plus de 200 km de chez elles, mais il leur faut maintenant trouver une autre solution d'ici 2010. Elles ont plus ou moins la même date butoir que les municipalités du Québec, mais elles ont choisi une démarche très différente de celle choisie pour le LET de Danford :

- Elles ont décidé de collaborer, de trouver une solution commune.
- Après des consultations publiques auxquelles 80 % des participants se sont dits favorables au traitement thermique des déchets, elles ont opté pour ce genre de technologie et ont complètement renoncé à l'enfouissement.
- Elles ont ensuite fixé les critères de sélection du site, établi une longue liste initiale de sites potentiels, puis, après de plus amples recherches, réduit cette liste à cinq sites, tous en zone industrielle.
- Elles ont terminé plus de 50 séances de consultation publiques.

- Une demande de fournisseurs potentiels sera faite sous peu, suivie par une demande de propositions. Le site et le fournisseur seront ensuite sélectionnés en 2008.

Markham et Oshawa ont choisi la transparence, en créant un site Web qui informe les citoyens de l'évolution du dossier. Je n'irais pas jusqu'à dire que tous ceux qui vivent près des sites proposés sont fous de joie : ils ont évidemment des préoccupations concernant le transport et la santé publique, mais il en sera tenu compte lors d'une prochaine ronde de consultations publiques. Chacun des cinq sites en question se trouve à moins de 30 km de chacune des deux villes.

**Gatineau :** En dépit des pressions exercées par le promoteur et par la MRC de Pontiac, la Ville de Gatineau maintient son cap en cherchant une solution à court terme qui lui donne le temps de trouver une meilleure solution à long terme, probablement pour valoriser énergétiquement ses déchets.

**Laval :** 15 km

**Sherbrooke :** 4 km du centre ville. (Aux audiences de mai, quelqu'un a mentionné que les citoyens vivant à proximité avaient perdu leur recours collectif.)

**Halifax :** 11 km du centre-ville

**St Johns :** 17 km

En résumé : des 13 villes canadiennes enquêtées, 10 ont trouvé des solutions à long terme. De ces 10 villes, 9 ont un lieu d'élimination à moins de 17 km – soit à une distance inférieure à celle séparant Gatineau de Wakefield/LaPêche. Deux autres villes sont sur le point d'adopter une nouvelle technologie qui sera implantée tout près de chez elles. Quant à la 13<sup>ème</sup> ville, Gatineau, elle semble suivre l'exemple d'Oshawa-Markham, bien qu'en prenant plus de temps.

Ces 13 villes sont situées dans des régions très différentes les unes des autres.

Puisqu'elles ont trouvé – ou sont sur le point de trouver – des solutions proches de chez elles, on peut se demander comment il est possible de prendre au sérieux le projet de Danford Lake, avec ses longues distances de transport.

J'aimerais parler maintenant de la route 105.

Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, vous avez pu vous en rendre compte vous-mêmes, un chapelet de villages s'égrène tout au long de la route 105. C'est à ces endroits que se trouvaient autrefois les haltes prévues pour les voyageurs se déplaçant à cheval, ce qui explique qu'un grand nombre de ces villages se trouvent séparés de seulement 8 km : Wakefield ,Alcove, Farrelton, Brennan's Hill, Low, Venosta, Kazabazua, Gracefield, jusqu'à Bouchette et Maniwaki. La 105 passe au cœur de la plupart de ces villages, et cela prendra des dizaines d'années avant qu'un prolongement de cette route permette de les contourner. Avec la hausse des nombres de camions, de villégiateurs, de touristes et de gens faisant la navette entre la campagne et Gatineau ou Ottawa, la circulation à certaines heures de la journée peut être forte, et son mouvement rapide. Malheureusement, peu de gens respectent les limites de vitesse en campagne ou lors de la traversée des villages.

L'histoire de la 105 se reflète aussi dans la façon dont certains tronçons longent la rivière Gatineau, en épousant ses courbes parfois prononcées.

Ne serait-ce que pour cela, une forte augmentation du nombre de poids lourds ne serait pas bienvenue. D'ailleurs, le nombre exact de camions supplémentaires causés par la présence d'un LET à Danford Lake demeure encore incertain.

Selon le promoteur, l'augmentation des camions sur la 105 *jusqu'à Kazabazua* serait inférieure à 10 %, avec 58 passages supplémentaires de camions par jour.

Ce que le lecteur de l'étude d'impact ne réalise peut-être pas tout de suite, c'est que 80 % de ces poids lourds supplémentaires seraient des camions de 27 tonnes, ce qui représenterait une hausse majeure de ce type de poids lourd. Selon mon expérience d'automobiliste sur la 105, cette augmentation équivaldrait à doubler le nombre actuel des camions transportant des grumes.

Il se pourrait toutefois que les chiffres avancés par Teknika et LDC soient erronés. En effet, selon les conclusions de mon ami, Ed Masotti, le nombre de camions de 27 tonnes serait à peu près

correct, mais le nombre de camions de 7 tonnes serait plus de dix fois plus élevé (131 au lieu de 12). Mais, quels que soient les chiffres que l'on retienne, il ne fait aucun doute qu'il y aurait une hausse significative des poids lourds sur une route où les accidents sont fréquents. Ceux d'entre nous qui vivent dans la région depuis des décennies se souviennent encore des tragédies de l'époque où la 105 s'écrivait Sang Cinq. Les améliorations récentes ont éliminé certains des points les plus dangereux, mais la hausse de la circulation survenue entre-temps semble bien avoir annulé cet impact positif.

C'est certainement la perception des gens de la région en tout cas.

En novembre 2006, M. Robert Bussières, le maire de LaPêche, déclarait dans la presse que cette route étroite et sinueuse était devenue très dangereuse au cours des dix dernières années et que trop de gens y avaient perdu la vie. Et il ajoutait : *“En raison des dangers qu'elles comporte, la route 105 freine la croissance de LaPêche et des municipalités situées plus au nord”*<sup>4</sup>.

Les informations reçues de la Direction régionale du ministère des Transports en réponse à une question posée lors des audiences de mai prouvent clairement que cette perception reflète la réalité : la route 105 devient bel et bien de plus en plus dangereuse.

Le nombre *moyen* d'accidents sur la 105, entre la fin de l'autoroute 5 et l'embranchement de la 301 à Kazabazua, était de 137 par année entre 1995 et 2000. Ce chiffre n'a cessé d'augmenter les années suivantes. En 2006, le nombre d'accidents (197) représentait une hausse de 44 % par rapport à la moyenne de la fin des années 1990.

On peut aussi aborder question sous un autre angle. Dans sa politique sur les transports pour la période 2001 à 2005, le gouvernement du Québec avait fixé pour objectif une réduction de 15 % du nombre d'accidents graves et mortels à l'échelle de la province pour ces cinq années. La réduction fut seulement de 7 % à l'échelle de la province, mais pas dans notre région : pour le tronçon de la 105 jusqu'à l'embranchement de la 301 à Kazabazua et pour le tronçon de la 301 jusqu'à l'embranchement de la 303, le changement n'était pas à la baisse, mais à la hausse !

---

<sup>4</sup> The Ottawa Citizen, édition du 16.11. 2006

(Comme il s'agit de chiffres très faibles, le ministère du Transport conseille d'user avec prudence de ces chiffres.)

On peut donc dire qu'il n'y a eu *aucune* réduction du nombre d'accidents les plus graves et que le nombre des autres types d'accident continue de grimper – et ce, quelles que soient les améliorations apportées à ces routes.

Il faut donc tenir compte de tout cela si l'on veut évaluer sérieusement l'impact de la hausse des nombres de poids lourds qu'entraînerait la création d'un LET à Danford Lake.

Personne ne nierait, je crois, qu'une augmentation du nombre de camions s'accompagne d'une hausse du nombre d'accidents. Au début de 2006, Jacques Viger, le Directeur régional (Outaouais) du ministère de la Sécurité publique, commentait ainsi l'étude d'impact :

*« ... selon nous, le pire secteur est sur la route 105, entre [...] Wakefield et Brennan's Hill, car la route 105 y est très tortueuse et étroite. Peut-on essayer d'évaluer l'augmentation des risques d'accidents de la route sur ce tronçon, due à la mise en service du LET, compte tenu qu'il s'agira de camions de 27 tonnes ? »<sup>5</sup>*

Teknika et LDC ne semblent pas avoir donné suite à sa demande. Et pourtant, la question est d'importance, puisque, apparemment, 17 % de tous les accidents mortels au Canada impliquent des poids lourds de plus de 4,5 tonnes. Cela n'a rien de surprenant lorsque l'on sait qu'il faut aux poids lourds, en moyenne, une distance supplémentaire de 40 % pour s'arrêter<sup>6</sup>.

Selon nous, un projet susceptible d'entraîner une hausse significative du nombre de poids lourds ne devrait pas être approuvé tant que les mesures de réduction du taux d'accident n'ont pas donné de résultats convaincants. Répondant à une question posée plus tôt lors des audiences de mai, M. Jean-Louis Poissant, de la Direction régionale de la Santé publique, disait qu'il serait "génial" si le site était plus près de Gatineau, « en deçà de Wakefield », et il disait s'inquiéter d'une nouvelle hausse du nombre déjà élevé de camions empruntant la route 105.

---

<sup>5</sup> Lettre du 31.3.2006 de M. Louis-Marie Poissant à M. Nicolas Juneau

<sup>6</sup> Site Web de *Canadians for Responsible & Safe Highways*

## CONCLUSIONS

Je suis totalement opposé à une approbation du projet tel qu'il a été planifié.

Il n'est pas difficile de suggérer des alternatives, par exemple :

- S'il devait y avoir un seul site d'élimination des déchets pour tout l'Outaouais, il devrait se trouver beaucoup plus près de Gatineau, qui génère plus de 70 % des matières résiduelles. Cela permettrait de réduire considérablement les distances de transport. Et, pour réduire l'opposition à des projets de mégadépotoir de plusieurs centaines d'hectares (ou l'opposition à la perte de terres agricoles), on pourrait très bien recourir à des technologies ayant moins d'impact, telles que l'incinération moderne ou la gazéification au plasma. Selon une étude américaine récente, *“les émissions produites par les camions ayant un moteur diesel sont bien supérieures aux émissions traces des usines de valorisation énergétique des déchets en circuit fermé”*<sup>7</sup>.
- Ce qui serait encore mieux, toutefois, ce serait deux sites de valorisation énergétique des déchets, l'un près de Gatineau et l'autre, plus petit, près de Danford Lake ou de Kazabazua, parce que cela réduirait encore les distances de transport.

Jusqu'à ce que ces solutions soient en place, la plupart des matières résiduelles pourraient continuer d'être envoyées à Lachute, où la plupart vont déjà. Ou bien le gouvernement du Québec pourrait repousser la date de janvier 2009 fixée pour la fermeture des dépôts en tranchée.

À en juger par mes conversations avec des représentants de Gatineau et par le témoignage de Jacques Nadeau durant les audiences de mai, je crois que mes conclusions rejoignent la manière dont ils comptent aborder le problème, ce qui est un facteur critique compte tenu de la position dominante de Gatineau dans l'Outaouais.

J'aimerais faire un dernier commentaire avant de terminer.

---

<sup>7</sup> Lauder, Jack et al. *Comparative impacts of local Waste TO Energy versus Long Distance Disposal of Municipal Waste*

Comme beaucoup d'observateurs, je suis moi aussi persuadé qu'après tant d'années marquées par l'incertitude, les grands discours et peu d'actions, nous assistons, depuis six à douze mois, à de profonds changements des politiques publiques pour nous faire adopter des comportements favorisant une meilleure protection de l'environnement. Ce mouvement va s'accélérer. Je crois sincèrement que l'ère de l'enfouissement tire à sa fin, non seulement parce que de plus en plus de citoyens s'y opposent, mais aussi parce de plus en plus de gens adhèrent au principe des trois R et que les technologies permettant de valoriser nos déchets sans compromettre notre qualité de vie gagnent en popularité.

Je vous remercie de votre attention.