

Mémoire présenté  
dans le cadre de l'enquête sur

## L'ÉTAT DES LIEUX ET LA GESTION DE L'AMIANTE ET DES RÉSIDUS MINIERS AMIANTÉS

Les résidus miniers dans la région de Thetford Mines  
Un tremplin pour la relance du transport ferroviaire  
sur le Chemin de fer Québec Central, propriété du  
Ministère des Transports du Québec

À l'attention de la Commission d'enquête mise en place  
par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Février 2020

La mission de *Chemin de fer Sartigan* est d'offrir des services de gestion et d'exploitation ferroviaire pour le transport de marchandises et éventuellement de personnes. Les gestionnaires font de la sécurité de leurs employés et des citoyens une priorité.

*Chemin de fer Sartigan* travaille à relancer les activités de transport par train sur le réseau ferroviaire Québec Central, désormais propriété du Ministère des Transports du Québec, depuis 2007. Le MTQ a acquis les corridors de ce réseau ferroviaire de 386km pour éviter le morcellement des corridors ferroviaires en prévision des besoins d'un futur où il faudrait réduire de façon importante notre dépendance aux énergies fossiles pour éviter la catastrophe climatique. Ce futur devient de plus en plus notre réalité et le MTQ investi de plus en plus dans la construction, réparation, maintien et amélioration des réseaux ferroviaires québécois.

*Chemin de fer Sartigan* exploite présentement le premier tronçon de chemin de fer qui a été réhabilité par le MTQ dans la MRC de la Nouvelle-Beauce entre Vallée-Jonction et Charny depuis décembre 2013. Étant connectée avec le réseau du Canadien National, l'entreprise offre ainsi l'opportunité aux entreprises de la région de Chaudière-Appalaches de recevoir ou expédier à moindre coûts leurs marchandises partout en Amérique du Nord.

Le transport ferroviaire diminue significativement les émissions de gaz à effet de serre (80% de moins par tonne transportée) en plus de réduire l'usure du réseau routier. *Chemin de fer Sartigan* s'inscrit donc dans une démarche de développement durable des industries de la région de Chaudière-Appalaches.

Avec la collaboration de son partenaire de services logistiques, *Logibel Inc*, l'entreprise offre un service de logistique clé en main personnalisé selon les besoins du client, qu'il soit directement connecté au réseau ferroviaire ou qu'il ait besoin d'un point transbordement.

En 2017, *Chemin de fer Sartigan* a participé à la réalisation d'une étude afin de mesurer l'intérêt de la région de Thetford Mines à utiliser le transport ferroviaire advenant que la voie ferrée soit réhabilitée jusque dans cette région. Le 9 décembre 2019, au sommet sur le transport ferroviaire de Drummondville, le ministre des transports, monsieur François Bonnardel, annonçait la réhabilitation du réseau jusqu'à Thetford Mines, secteur Black Lake. Le MTQ prévoit donc compléter les réparations jusqu'à Thetford en 2023 permettant à *Chemin de fer Sartigan* d'offrir à nouveau le transport par train tout en contribuant à réduire le bilan carbone des entreprises de la région.

La démarche menant à cette annonce n'était pas du tout facile. Les entreprises

privées ainsi que les intervenants socio-économiques et politiques ont dû démontrer qu'il y avait un réel besoin régional tout en montant un dossier solide avec des engagements fermes des futurs usagers. Il fallait également que l'analyse coûts/bénéfices réalisé par le MTQ soit positive.

Parmi les futurs usagers du train sur le tronçon entre Vallée-Jonction et Thetford Mines, les entreprises œuvrant dans la transformation des résidus miniers comme KSM se sont engagées auprès du MTQ à utiliser le train si le service était rétabli. Sans les volumes de trafic de ces entreprises, l'analyse coûts/bénéfices ne tiendrait plus. Le trafic de KSM compte à lui seul pour près de 35% des engagements de volumes des entreprises.

Donc, la transformation des résidus miniers de la région de Thetford est un facteur déterminant dans le rétablissement du transport ferroviaire et dans sa viabilité à long terme ce qui permettra une plus grande diversification économique, une plus grande compétitivité des entreprises sur les marchés internationaux et une amélioration significative du bilan environnemental.

Le dossier du retour du train ne se limite pas seulement au tronçon entre Vallée-Jonction et Thetford Mines, mais vise également la remise en service éventuelle du corridor jusqu'à Sherbrooke, reliant à nouveau la région de Québec avec l'Estrie. Le groupe d'investisseurs qui travaillent à la remise en service des trains voyageurs entre Montréal et Sherbrooke analysent déjà la possibilité de poursuivre jusqu'à Québec sur ce corridor, offrant ainsi une alternative de transport vert aux automobilistes.

Il ne faudrait surtout pas laisser la paranoïa injustifiée alimentée par des lobbies obscurs mettre en péril un projet avec autant de retombées positives.

Toute activité humaine comporte un risque à la santé et le risque zéro, tout comme la perfection, n'existe pas. Concernant la manipulation et la transformation des résidus miniers contenant de l'amiante, il faut établir des procédures et normes d'exposition raisonnables qui sont ajustées au niveau du risque réel pour la santé à long terme.

Il y a plusieurs produits en vente libre à la population qui sont dans la même classe de cancérigènes que l'amiante chrysotile, qui ne sont pas bannis, sur lesquels on impose peu de contraintes sur l'utilisation ou sur l'exposition. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé comme cancérogènes plusieurs centaines de substances ou d'activités (dont 120 classées dans le groupe 1, cancérogènes chez l'humain) comme le radon, le benzène, le tabagisme, les boissons alcoolisées, les pilules anticonceptionnelles, les rayonnements solaires, la silice, les poussières de bois, les fumées de diesel, les poussières d'amiante, la production de l'aluminium, etc. (Ref. Agents Classés par

les Monographies du CIRC; <https://monographs.iarc.fr/fr/agents-classes-par-les-monographies-du-circ/> )

Pouvez-vous imaginer ce qui se passerait au Québec si on imposait les mêmes contraintes de sécurité sur la transformation du bois que l'amiante chrysotile parce qu'il y a un risque de cancer? Pourtant la poussière de bois est classée dans le groupe 1.

La différence est qu'il n'y a pas eu une campagne de lobbying depuis 40 ans pour remplacer le bois par des produits de substitution qui sont tous aussi néfastes pour la santé.

La meilleure solution pour gérer les haldes de résidus miniers est de les faire disparaître de façon définitive en revalorisant les ressources naturelles qu'elles recèlent.

Nous vous demandons de remettre en place les normes de santé sécurité au travail et d'exposition au chrysotile qui existaient déjà lorsque les mines de Thetford Mines et Asbestos étaient encore en fonction. Ces normes étaient efficaces et avaient permis d'éliminer les maladies causées par l'amiante avant les années 1970.

Ce dossier est beaucoup trop important économiquement, socialement et moralement pour les régions de Thetford Mines et Asbestos pour imposer des mesures aléatoires et injustifiées qui ne sont pas fondées sur des faits scientifiques. Cette commission d'enquête a enfin permis aux citoyens de ces régions de s'exprimer et de présenter des faits. Ils n'ont pas les mêmes moyens des lobbys industriels anti-amiante pour se payer des articles éditoriaux dans les journaux afin d'exprimer leur point de vue alors que cette commission va permettre de remettre un peu les pendules à l'heure, espérons-le.



---

Stephan Vachon,  
Co-propriétaire / directeur général