

ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY

# TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

RÉSUMÉ – DESCRIPTION DE PROJET



# TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

## RÉSUMÉ – DESCRIPTION DE PROJET

Administration portuaire du Saguenay

Projet n° : 3000-20-21-1

Date : Avril 2015

Version 2.1



### Administration portuaire du Saguenay

6600, chemin du Quai Marcel-Dionne  
La Baie (Québec) G7B 3N9

Téléphone : +1 418-697-0250

Télécopieur : +1 418-697-0243

[www.portsaguenay.ca](http://www.portsaguenay.ca)

# 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

L'Administration portuaire du Saguenay (ci-après désignée Port de Saguenay) désire étendre ses activités par le projet d'un nouveau terminal maritime, afin de desservir la rive nord<sup>1</sup> de la rivière Saguenay. Les installations du terminal maritime comprendront les principaux éléments suivants, soit : un quai, un chargeur de navires, des silos et systèmes de manutention de concentré, ainsi qu'un chemin d'accès au quai pour les besoins d'opération et de maintenance. De plus, comme la compagnie minière Ariane Phosphate a déjà signifié son intention d'utiliser ce quai en rive nord de la rivière Saguenay afin d'acheminer le concentré d'apatite produit vers les marchés extérieurs, Port de Saguenay prendra en charge toute la manutention, depuis le déchargement des camions vers des silos d'entreposage jusqu'au chargement des navires.

## Information sur le promoteur

Administration portuaire du Saguenay (Port de Saguenay).  
6600, chemin du Quai-Marcel-Dionne  
La Baie (Québec) G7B 3N9  
Téléphone : 418-697-0250  
Télécopieur : 418-697-0243  
Carl Laberge, directeur général  
418.697.0250 poste 204

## Gestionnaire de projets

Patrice Maltais  
418.697.0250 poste 210  
Courriel : [pmaltais@portsaguenay.ca](mailto:pmaltais@portsaguenay.ca)

Dans la région immédiate du projet, diverses études environnementales ont été réalisées, amorcées puis arrêtées ou sont en cours de réalisation. Ces études seront mises à profit, notamment pour l'évaluation des effets cumulatifs du projet. En voici une liste non exhaustive :

## **Projets autorisés**

- Certificat d'autorisation 7610-02-01-0700802 400464894 pour la construction de l'usine pilote de 60 000 t/an du Complexe Jonquière sur le territoire de la Ville de Saguenay.
- Décret 473-2006 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur de Groupe Alcan Métal Primaire, division d'Alcan inc., pour le projet de construction d'une usine de traitement de la brasque usée sur le territoire de la Ville de Saguenay.
- Décret 915-2008 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation à Rio Tinto Alcan inc. pour le projet d'optimisation de la centrale Shipshaw sur le territoire de la Ville de Saguenay.

---

<sup>1</sup> Pour fin de vulgarisation, nous utiliserons dans ce document le terme « rive nord » pour désigner la rive gauche et le terme « rive sud » pour désigner la rive droite.

## 2

- Décret 976-2009 concernant la modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière, Chicoutimi.
- Décret 946-2011 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation à Rio Tinto Alcan inc. pour le projet de construction de l'usine AP60 du Complexe Jonquière sur le territoire de la Ville de Saguenay.

### **Projets ayant fait l'objet d'audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

- Projet d'amélioration de la route 172, du km 38 au km 40, dans la MRC du Fjord-du-Saguenay.
- Projets de réserves de biodiversité pour neuf territoires et d'une réserve aquatique pour un territoire dans la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean.
- Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay.
- Projet de parc éolien de Rivière-du-Moulin dans les MRC du Fjord-du-Saguenay et de Charlevoix.
- Projet de l'ajout d'une turbine à la centrale de Shipshaw.
- Projet d'implantation d'une usine de traitement de la brasque usée.
- Projet de construction de l'usine AP60 du Complexe Jonquière sur le territoire de la Ville de Saguenay

### **Projets présentés à l'ACÉE : Registre canadien d'évaluation environnementale**

- Projet d'expansion de la mine Niobec à Saint-Honoré : numéro de référence du Registre 80011 (Statut : en cours)
- Implantation d'un terminal méthanier au Saguenay : « Projet Grande-Anse » : numéro de référence du Registre 05-03-16553 (Statut : évaluation environnementale arrêtée).  
Prolongement Côte-Nord / Gazoduc Saguenay – Sept-Îles : numéro de référence du Registre 80016 (Statut : évaluation environnementale arrêtée).

### **Informations de base régionales**

Plusieurs documents de portée régionale seront consultés dans le cadre de la réalisation des évaluations environnementales afin de décrire le milieu et de permettre l'identification des impacts potentiels du projet. En voici une liste non exhaustive.

- Documents de la Commission sur les ressources naturelles et le territoire (CRRNT).

La CRRNT a pour mission d'établir et de mettre en œuvre la vision du milieu régional pour son développement qui s'appuie sur la mise en valeur et la conservation des ressources naturelles et du territoire, définie à partir d'enjeux territoriaux et exprimée en termes d'orientations, d'objectifs, de priorités et d'actions.

- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 2011. *Portrait du territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. Préparé par Groupe Conseil Nutshimit inc. 322 pages et une annexe.
- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire. 2011. *Portrait de la ressource eau du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. Préparé par l'Organisme de bassin versant du Saguenay. Saguenay. 101 pages et annexes.
- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire. 2011. *Portrait de la ressource minérale du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. 144 pages et annexes.
- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 2011. *Portrait de la ressource forêt du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. Préparé par le Groupe Optivert. 218 pages et annexes.

- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 2011. *Portrait de la ressource faune du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. 242 pages.
- Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 2011. *Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean* (PRDIRT). 76 pages.
- *Inventaire des biomasses lignocellulosiques aux fins de combustion au Saguenay–Lac-Saint-Jean*. Rapport réalisé pour la Conférence régionale des élus (CRÉ) du Saguenay–Lac-Saint-Jean. 43 pages.
- *Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la Ville de Saguenay et de la MRC du Fjord-du-Saguenay*.

## 2 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

Les objectifs principaux de Port de Saguenay sont de favoriser l'expansion du commerce extérieur canadien et de développer l'hinterland canadien mais plus particulièrement celui de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Chapais.

Plus particulièrement, les objectifs de ce projet sont :

- Fournir à Ariane Phosphate l'accès à un port en eau profonde pour permettre un transport rentable et efficace de son produit;
- Fournir à toutes autres entreprises voulant développer des projets d'exploitation de ressources dans la région centre-nord du Québec une possibilité de transport par navire de grandes dimensions à partir de la rive nord;
- Fournir aux entreprises locales, un accès portuaire en rive nord pour l'importation/l'exportation de matériaux, équipements et produits.

Conformément au paragraphe c) de l'article 24 de l'annexe du *Règlement désignant les activités concrètes découlant de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCÉE 2012), le projet est assujéti à une évaluation environnementale fédérale.

Dans un premier temps, Port de Saguenay va mettre en place des infrastructures pour accueillir le projet d'Ariane Phosphate<sup>2</sup> (environ 3 Mt/an), qui a déjà signalé son besoin d'utiliser des installations maritime en rive nord de la rivière Saguenay. Outre les infrastructures de base que sont le quai, le chargeur de navire, les silos, système de déchargement des camions et de manutentions du concentré d'apatite, on retrouvera entre autres sur ce site un chemin d'accès au quai, le sous-poste électrique ainsi que les infrastructures de gestion des eaux (consommation, ruissellement et usées). La superficie requise pour l'ensemble du projet est d'environ 20 ha. Le Port de Saguenay se chargera de la manutention du concentré d'apatite d'Ariane Phosphate. Ainsi, depuis la fin du chemin hors norme qui sera construit par Ariane Phosphate au sud de la route 172, le Port de Saguenay mettra en place divers équipements pour décharger le concentré d'apatite contenu dans les camions, l'acheminer vers des silos d'entreposage puis lors des étapes de chargement de navires, vers un système de transport relié à la tour de transfert du chargeur de navires localisé à proximité du quai. Le concept du cheminement du concentré d'apatite est appelé à être modifié pour être optimisé, et ainsi donc les équipements décrits ci-après pourraient être différents une fois la phase d'ingénierie de détail complétée, bien que toutefois respectant l'usage de base visé.

---

<sup>2</sup> Ariane Phosphate a déposé une étude d'impact pour son projet de mine d'apatite qui comprend aussi le volet du transport de son produit fini (concentré d'apatite) jusqu'à un site au sud de la route 172 à Sainte-Rose-du-Nord, en rive nord de la rivière Saguenay.

## 4

### **Équipements de déchargement des camions**

Les installations de déchargement des camions comprennent deux travées munies de basculeurs hydrauliques qui sont spécialement conçus pour y fixer et y décharger des camions-remorques de 120 t de charge utile faits sur mesure.

### **Silos d'entreposage**

Le site du terminal inclut deux silos de stockage d'une capacité totale d'environ 200 000t. Les silos et leurs équipements peuvent fonctionner indépendamment, ce qui permet de poursuivre les opérations lors des arrêts pour l'entretien. Les principales infrastructures seront érigées sur un plateau d'environ 2 ha.

### **Convoyeur vers le quai**

Le convoyeur vers le quai sera de type fermé et verra à utiliser la pente favorable du terrain pour le transfert du concentré vers le quai. Le convoyeur qui reliera les silos aux équipements de chargement du navire au quai permettra le transport d'environ 2 700 t de concentré d'apatite à l'heure. La longueur prévue du convoyeur est d'environ 500 à 600 mètres.

### **Tour de transfert vers le chargeur de navires**

Un mécanisme de transfert érigé à la fin du convoyeur assurera l'alimentation du concentré au chargeur de navires. Cet équipement aura une capacité de 2 700 t de concentré d'apatite à l'heure.

### **Chargeur de navire**

Le chargeur de navire permettra une grande variété de position de déchargement dans les cales des navires. Il aura une capacité de 2 700 t de concentré d'apatite à l'heure.

### **Quai**

Le quai sera conçu en fonction d'une utilisation multiusagers et d'une possibilité d'agrandissement pour d'autres clients. Le quai permettra l'accostage de vraquiers de 50 000 tpl et plus.

### **Chemin d'accès au quai**

Le chemin d'accès au quai permettra de livrer ou sortir des matériaux, équipements ou produits transportés par navire en plus d'être utilisé par les camionnettes pour l'entretien, le déneigement ou, en cas d'urgence, pour porter assistance à l'équipage du vraquier. Il aura une longueur d'environ 1 à 1.5 km, avec une surface de roulement d'environ 10 m.

### **Autres infrastructures**

Des bâtiments techniques et administratifs de même qu'une sous-station électrique seront érigés sur une aire principale. Un réseau de fossés et de ponceaux recueillera et acheminera les eaux de surface vers des bassins de sédimentation. Une voie de desserte reliera diverses infrastructures sur le site. L'eau douce fournie aux installations, proviendra possiblement de puits foré(s) sur le site et alimentera un réseau. Ce réseau se déversera vers un système autonome de traitement des eaux usées. Les puits alimenteront aussi le réservoir d'appoint en cas d'incendie.

Trois activités sont associées au projet mais ne font pas partie du projet de Port de Saguenay et seront réalisées par d'autres promoteurs (activités concrètes accessoires au projet). Il s'agit de la construction d'une ligne électrique pour alimenter le terminal maritime, de la route hors norme au sud de la route 172 et du transport maritime qui sera réalisé à partir du quai.

## Alimentation électrique

Le terminal maritime envisagé utilisera l'électricité du réseau d'Hydro-Québec pour le fonctionnement des diverses infrastructures. La puissance requise est estimée à 4,7 MW. Cette construction est un projet connexe au projet, et sera réalisée par Hydro-Québec. Le corridor emprunté par Hydro-Québec pour acheminer l'énergie au site du terminal sera potentiellement le même que celui du chemin au sud de la route 172 et sera d'une longueur de 6,8 km.

## Chemin au sud de la route 172

Dans le cadre de son projet de mine d'apatite Ariane Phosphate va transporter le concentré produit depuis son usine du lac à Paul, jusqu'au site de déchargement des camions. Un nouveau chemin sera construit au sud de la route 172, sur une distance approximative de 6,8 km par Ariane Phosphate et constitue une activité connexe. Il va s'en dire que le projet d'Ariane Phosphate est subordonné à la réalisation du terminal maritime de Port de Saguenay.

## Transport de marchandise par navires

Le transport du concentré d'apatite ou de tout autre produit qui transitera par le terminal maritime de Port de Saguenay constitue une activité connexe au projet. Diverses compagnies de transport maritime effectueront ce transport, qui utilisera la rivière Saguenay puis le fleuve Saint-Laurent. Pour le moment, avec le projet d'Ariane Phosphate, environ 60 voyages (120 passages) par année sont envisagés, soit en moyenne l'équivalent de 1,15 voyage par semaine.

Pour l'ensemble du projet, le tableau 1 présente les sources potentielles d'émissions atmosphériques, en fonction des différentes phases. Toutes les émissions atmosphériques seront contrôlées à la base par l'utilisation d'équipements en bon état de marche et respectant les normes en vigueur.

**Tableau 1 Sources potentielles d'émissions atmosphériques durant les différentes phases du projet**

PHASE	ÉMISSION ATMOSPHÉRIQUE
Construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gaz à effet de serre provenant de l'utilisation de la machinerie et des explosifs</li> <li>• Matières particulaires provenant de la circulation de la machinerie</li> </ul>
Opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gaz à effet de serre provenant de la circulation des véhicules</li> <li>• Matières particulaires provenant des activités de manutention et de la circulation des véhicules</li> </ul>
Fermeture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gaz à effet de serre provenant de l'utilisation de la machinerie</li> <li>• Matières particulaires provenant de la circulation de la machinerie</li> </ul>

Le tableau 2 présente les sources potentielles de rejets liquides, en fonction des différentes phases du projet. Tous les rejets liquides seront traités selon les normes en vigueur.

**Tableau 2 Sources potentielles de rejets liquides durant les différentes phases du projet**

PHASE	REJETS LIQUIDES
Construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eaux de pluie/ruissellement</li> <li>• Eaux usées des installations sanitaires</li> </ul>
Opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eaux de pluie/ruissellement</li> <li>• Eaux usées des installations sanitaires</li> </ul>
Fermeture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eaux de pluie/ruissellement</li> </ul>

Le tableau 3 résume les diverses matières résiduelles non dangereuses et dangereuses qui pourraient être générées pendant la construction, l'exploitation et la fermeture du terminal maritime en rive nord de la

rivière Saguenay. Tous les matériaux inertes seront déposés dans des aires créées à cette fin. Tous les autres matériaux seront exportés vers des sites de recyclage/dépôt appropriés et conformes. Des pratiques de travail appropriées seront mises en place pour éviter les déversements accidentels de matières dangereuses, et advenant le cas, les sols contaminés seront gérés de façon conforme à la réglementation en vigueur.

**Tableau 3 Matières résiduelles générées durant les différentes phases du projet**

PHASE	MATIÈRES RÉSIDUELLES	
	Non dangereuses	Dangereuses
Construction	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Roc, terre, sable, résidus ligneux</li> <li>• Concassé, béton</li> <li>• Métaux</li> <li>• Bois et matériaux d'emballage</li> <li>• Matières résiduelles domestiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peinture, solvants, diluants et autres déchets liquides dangereux</li> <li>• Huiles et graisses usées</li> <li>• Filtres à huile usés</li> <li>• Contenants sous pression et contenants vides contaminés</li> <li>• Absorbants et chiffons contaminés</li> </ul>
Opération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bois et matériaux d'emballage</li> <li>• Matières résiduelles domestiques</li> <li>• Déchets internationaux issus des navires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peinture, solvants, diluants et autres déchets liquides dangereux</li> <li>• Huiles et graisses usées</li> <li>• Filtres à l'huile usés</li> <li>• Contenants sous pression et contenants vides contaminés</li> <li>• Absorbants et chiffons contaminés</li> <li>• Piles, batteries, matériel électronique, fluorescents</li> <li>• Déchets industriels</li> </ul>
Fermeture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Débris de démolition (béton, métaux, bois, etc.)</li> <li>• Équipements et structures à démanteler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peinture, solvants, diluants et autres déchets liquides dangereux</li> <li>• Matières résiduelles solides potentiellement dangereuses (contenants sous pression et contenants vides contaminés, déchets industriels)</li> <li>• Huiles et graisses usées</li> </ul>

Le tableau 4 présente le calendrier de réalisation préliminaire du projet.

**Tableau 4 Calendrier préliminaire de réalisation du projet**

PHASE DU PROJET	PÉRIODE DE RÉALISATION
Dépôt de la description de projet	Avril 2015
Dépôt de l'étude d'impact environnementale	Automne 2015
Évaluation environnementale fédérale	Printemps 2015 – automne 2016
Autorisations environnementales (décret, certificats, autorisations)	Automne 2016
Plans et devis	Printemps 2016 – printemps 2017
Préparation du site	Automne 2016
Construction	Hiver 2017 – été 2018
Début de l'exploitation	Été 2018
Opérations	2018 – 2044 Minimalement sur plusieurs décennies. Durée de vie de 26 ans prévue selon les dernières estimations pour la mine d'apatite d'Arianne Phosphate
Désaffectation et fermeture	2044 – 2045 (À préciser selon les aménagements retenus)



### 3 EMPLACEMENT DU PROJET

Le projet est localisé dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, à l'intérieur des limites de la MRC du Fjord-du-Saguenay, sur le territoire de la Municipalité de Ste-Rose-du-Nord en rive nord de la rivière Saguenay. Le site visé est localisé près de la limite de la Municipalité de St-Fulgence, et à environ 14 km du centre de son noyau urbain. Le noyau urbain de Ste-Rose-du-Nord est quant à lui localisé à environ 10 km du site.

À quelque 8 km en amont du nouveau terminal envisagé se retrouvent les installations portuaires de Grande-Anse en rive sud. D'autres installations portuaires, de Rio Tinto Alcan, sont localisées dans la baie des Ha! Ha!, à 13 km du site retenu à vol d'oiseau (en rive sud).

L'accès au site est possible depuis la route 172 en passant à proximité du site de l'ancienne scierie de Produits forestiers Résolu par un chemin d'accès à être construit dans le cadre du projet de mine d'Ariane Phosphate. Les coordonnées approximatives du projet sont les suivantes :

→ Longitude : 70° 43' 23" O                      Latitude :        48° 24' 04" N

La figure 1 présente la localisation du terminal maritime envisagé et la zone d'étude locale. La figure 2 présente le plan d'ensemble des zones d'installation envisagées. Les photos 1 et 2 montrent le site naturel le long de la rive nord de la rivière Saguenay qui est envisagé pour y construire le terminal portuaire. Le site du projet désigné est à l'intérieur du Nitassinan d'Essipit.

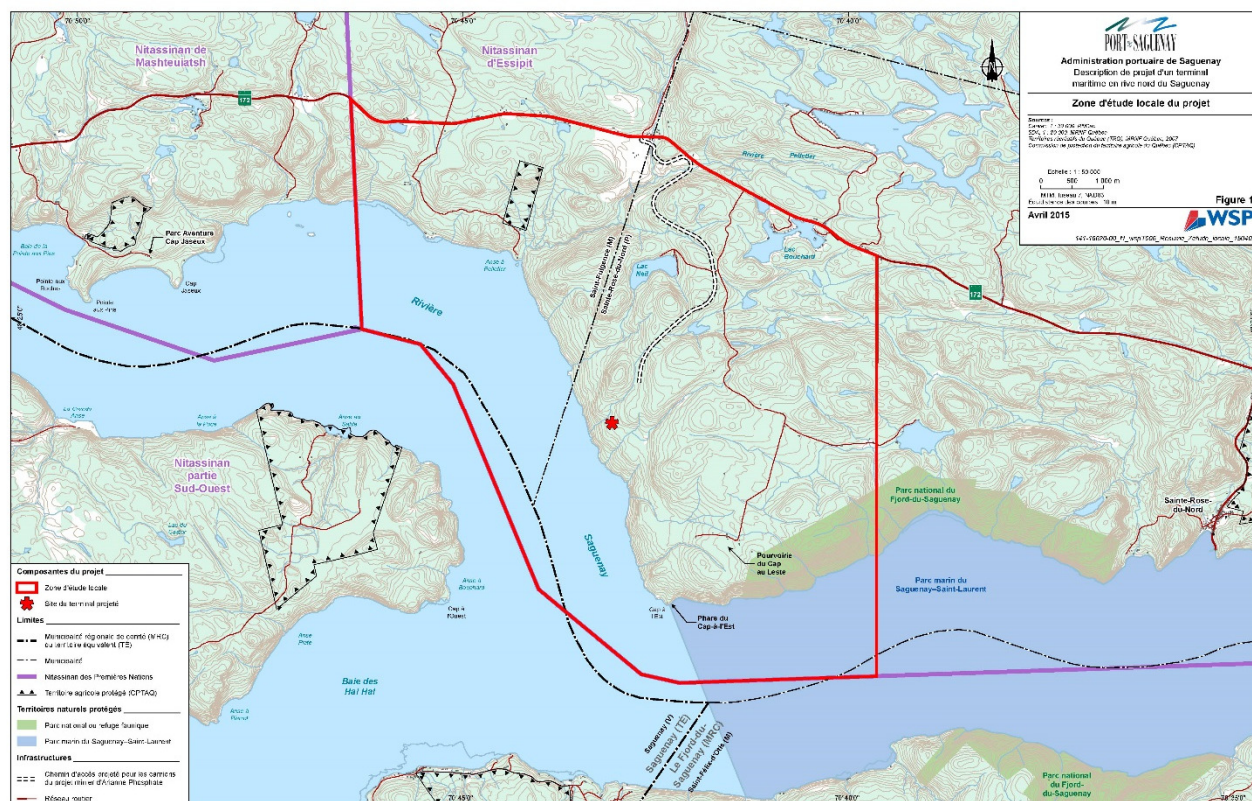
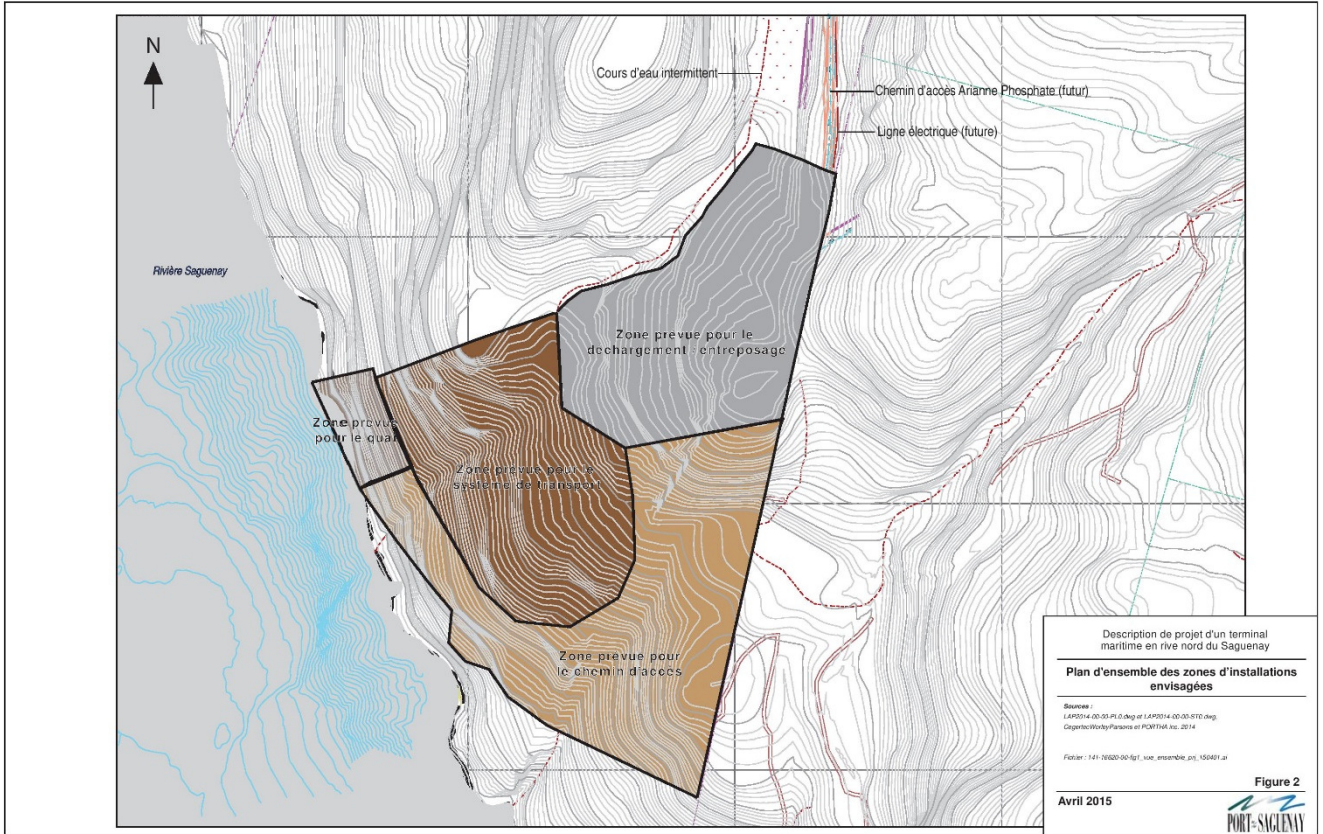


Figure 1 Localisation du projet



**Figure 2 Plan d'ensemble des zones d'installation envisagées**



**Photo 1 Site envisagé pour le terminal maritime**



**Photo 2 Site envisagé pour le terminal maritime, avec vue en direction nord-ouest**

L'ensemble des infrastructures du terminal est sur un lot privé (matricule de la matrice graphique municipale : 8862-69-7023) qui est déjà sous option d'achat par Arianne Phosphate, qui avait pris diverses options pour un chemin d'accès au sud de la route 172. Cette option d'achat sera éventuellement cédée à Port de Saguenay et le terrain deviendra propriété de l'Administration portuaire du Saguenay.

Les habitations les plus proches sont au lac Brock, à environ 1,3 km du site du terminal portuaire. Il s'agit de chalets saisonniers. Les résidences permanentes les plus proches, au nombre de trois, se retrouvent au lac Neil, à environ 2 km du terminal maritime; les autres habitations, au nombre de 13 sont des résidences saisonnières autour de ce lac.

Le site du projet désigné est à l'intérieur du Nitassinan d'Essipit, mais selon les enquêtes préliminaires amorcées ce site n'est pas utilisé par les Innus d'Essipit.

Il n'y a pas de terres domaniales dans le secteur. Les terrains visés pour le terminal, qui sont des lots privés, sont actuellement sous option et seront propriété de l'Administration portuaire du Saguenay lors de la construction et de l'opération du terminal.

## **4 PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL**

Le Port de Saguenay pourrait demander au gouvernement fédéral une participation financière pour les infrastructures du terminal qui seront vouées à être utilisées par plus d'un usager. Aucune demande formelle en ce sens n'a cependant été formulée au moment du dépôt de la présente description de projet.

En vertu de la LCÉE 2012, une évaluation environnementale est axée sur les effets environnementaux négatifs potentiels qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, notamment les poissons et leur habitat, d'autres espèces aquatiques et les oiseaux migrateurs. Au terme d'une évaluation environnementale, le ministre de l'Environnement déterminera si le projet est susceptible de causer des effets environnementaux négatifs importants, compte tenu des mesures d'atténuation établies au cours de l'évaluation environnementale.

Pêches et Océans Canada (MPO) devra émettre une autorisation aux termes du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. (1985), ch. F-14) compte tenu de l'impact possible de la réalisation du projet sur l'habitat du poisson.

Transports Canada (TC) devrait émettre une autorisation en vertu de l'alinéa 5 (1) de la Loi sur la protection de la navigation (L.R.C. (1985), ch. N-22) relativement à la construction d'un quai en bordure de la rivière Saguenay.

Ressources naturelles Canada (RNC) devrait émettre un permis en vertu du paragraphe 7 (1) de la *Loi sur les explosifs* (L.R.C. (1985), ch. E-17), compte tenu que des explosifs seront vraisemblablement utilisés pour la construction et donc entreposés.

## 5 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

### 5.1 DESCRIPTION DU MILIEU D'INSERTION

#### 5.1.1 COMPOSANTES DU MILIEU PHYSIQUE

##### **Géologie et géomorphologie**

Au site du terminal maritime envisagé, les dépôts de surface sont constitués des tills minces et discontinus et de vastes zones d'affleurements rocheux peuvent être observées (Fulton 1995). À proximité du cap à l'Est, les roches sont constituées de granitoïdes à orthopyroxène (charnockite, mangérite, jotunite et syénite à hypersthène), alors que plus au nord en progressant vers l'Anse-à-Pelletier, elles sont davantage formées de migmatite (MRN 2002).

##### **Hydrographie**

La rivière Saguenay possède un vaste réseau hydrographique couvrant une superficie de 85 500 km<sup>2</sup> et regroupe 46 sous-bassins versants. Les plus importantes rivières l'alimentant sont les rivières Péribonka, Mistassini, Mistassibi et Ashuapmushuan, lesquelles se déversent à la tête du lac Saint-Jean. Ce dernier constitue la principale source d'eau de la rivière Saguenay. Plusieurs autres rivières débouchent directement dans la rivière Saguenay (1 460 m<sup>3</sup>/s) ou son estuaire. On compte parmi celles-ci les rivières Sainte-Marguerite (133 m<sup>3</sup>/s), Chicoutimi (79 m<sup>3</sup>/s) et Shipshaw (57 m<sup>3</sup>/s) (Fortin et Pelletier 1995).

##### **Conditions climatiques**

Selon la classification mondiale des climats de Litynski, la région de Saguenay a un climat de type subpolaire doux, subhumide, sans saison sèche et avec une saison de croissance de la végétation entre 180 à 209 jours (Gérardin et McKenney 2001). La température moyenne annuelle à la station de Bagotville est de 2,8°C et les précipitations totales annuelles sont en moyenne de 930,6 mm, dont 663,8 mm sous forme liquide (pluie) et 321,7 mm sous forme solide (neige), soit l'équivalent d'approximativement 3 m de neige par année.

##### **Régime des glaces**

L'épaisseur des glaces sur la rivière Saguenay varie d'un endroit à l'autre le long de la rivière. Selon des mesures effectuées sur une période de 27 ans par le Service canadien des glaces dans la baie des Ha ! Ha !, l'épaisseur des glaces à proximité de La Baie est en moyenne de 75 cm vers la fin de l'hiver et peut varier entre 60 et 102 cm. Au sein de la rivière Saguenay, la glace se forme dans les secteurs les plus à l'ouest vers la fin de novembre ou le début de décembre. Elle s'étend jusqu'au fleuve Saint-Laurent généralement pendant la troisième semaine de décembre. Elle devient solide le long de la zone en amont une à deux semaines plus tard et persiste tout l'hiver. Toutefois, une voie navigable y est maintenue, et ce,

jusqu'aux installations portuaires de Port-Alfred et de Grande-Anse. Les concentrations de glace sur la partie basse de la rivière Saguenay diminuent vers le sud en raison des actions mécaniques qu'y exercent marées et courants (Musée du Fjord 2002c).

## 5.1.2 COMPOSANTES DU MILIEU BIOLOGIQUE

### Végétation

Le secteur à l'étude est situé dans la zone tempérée nordique (sous-zone de la forêt mélangée) et appartient au domaine de la sapinière à bouleau jaune de l'Est (MRN 2013). Il se trouve à la jonction des régions écologiques des Hautes collines de Charlevoix et du Saguenay (4d) et de la Plaine du lac Saint-Jean et du Saguenay (4e) (Blouin et Berger 2003).

### Végétation riveraine et intertidale

On dénombre la présence de 253 espèces végétales sur le littoral du Moyen et du Bas-Saguenay (Comité ZIP du Saguenay 1998 cité dans Ville de Saguenay 2005). Les zones d'étude locale et élargie sont soumises à l'influence des marées. La rive au site du projet est particulièrement escarpée et peu propice au développement de milieux humides. La présence de petits estrans vaseux à certains endroits favorise le développement de milieux humides d'eau douce et d'eau saumâtre avec marées. Considérant l'exposition des sites et la dominance du roc en berge, du sable et des blocs au niveau de l'estran, l'abondance de la végétation intertidale est généralement faible et dominée par des groupements à scirpe et à spartine.

La répartition des algues marines dans la rivière Saguenay est fonction de la température de l'eau, de la salinité, de la profondeur, du substrat, de la période d'exondation, du degré d'exposition aux vagues, aux courants et aux glaces, de la lumière, des sels minéraux, du broutage et de la compétition interspécifique et intraspécifique. Elle varie donc sur l'axe vertical, mais également en fonction de la position par rapport à l'embouchure de la rivière Saguenay et, conséquemment, de l'apport en eau douce (Mousseau et Armellin 1995). Peu d'études décrivent la répartition des algues benthiques dans les eaux du fjord du Saguenay.

### Faune invertébrée

Les invertébrés benthiques constituent des maillons importants des chaînes trophiques aquatiques et représentent, par conséquent, une part importante de l'alimentation de nombreux vertébrés comme les poissons et les canards. En raison des conditions particulières d'eau saumâtre du secteur à l'étude, la diversité des invertébrés benthiques colonisant le milieu est susceptible d'être faible (Mousseau et Armellin 1995). On peut toutefois s'attendre à y rencontrer diverses espèces d'hydroïdes, de crevettes, de polychètes, de gastéropodes, d'anémones, d'ascidies et d'éponges. De plus, des balanes, des buccins communs, des vers tubicoles, l'étoile de mer *Henricia*, des algues corallines, des lucernaires et du corail mou ont été inventoriés dans le secteur de Grande-Anse, ce qui permet de croire à leur présence légèrement plus en aval de la rivière Saguenay (GENIVAR 2011). Finalement, les données diffusées par le Réseau de suivi de la biodiversité aquatique (RSBA) confirme la présence de 25 espèces dans le secteur de Sainte-Rose-du-Nord.

### Communautés ichthyologiques

La partie de la rivière Saguenay à l'intérieur du fjord abrite plus de 60 espèces de poissons dulcicoles (d'eau douce) et d'autres espèces marines. Selon Drainville (1970) dans Mousseau et Armellin (1995), les poissons d'eau douce y représentent 16 % des communautés ichthyologiques, alors que les poissons marins en forment la majorité, avec 62 %. Les espèces migratrices, soit anadromes ou catadromes, comptent, quant à elles, pour 22 % de l'ensemble des espèces.

Les espèces typiquement d'eau douce se trouvent généralement dans les 20 premiers mètres à partir de la surface, alors que les poissons marins utilisent davantage les eaux profondes (Mousseau et Armellin 1995).

### Espèce à intérêt particulier

Parmi la soixantaine d'espèces qui fréquentent potentiellement la rivière Saguenay, certaines espèces à statut particulier ou d'un intérêt sportif méritent une attention particulière. Certaines de ces espèces témoignent de l'unicité des caractéristiques biophysiques du fjord du Saguenay. Celles-ci sont identifiées ci-après :

- Omble de fontaine anadrome;
- Bar rayé;
- *Requin du Groenland*;
- *Esturgeon noir*;
- *Anguille d'Amérique*;
- *Éperlan arc-en-ciel*;
- *Saumon atlantique*;
- *Sébaste atlantique*.

### Mammifères marins

L'utilisation du fjord du Saguenay par les mammifères marins se limite principalement à trois espèces. En effet, seuls le béluga (*Delphinapterus leucas*), le petit rorqual (*Balaenoptera acutorostrata*) et le phoque commun (*Phoca vitulina*) fréquentent le fjord sur une base régulière. Alors que le béluga et le phoque commun sont des espèces résidentes, le petit rorqual, pour sa part, n'est que rarement vu accompagné des jeunes (Musée du Fjord 2002).

Sur la rivière Saguenay, deux endroits sont fréquentés par le béluga, soit l'embouchure de la rivière Saguenay, et de la baie Sainte-Marguerite. Ainsi, au sein de la zone d'étude locale, la présence de béluga est peu probable.

Les sites d'échouerie utilisés occasionnellement ou régulièrement par le phoque commun sont dispersés de façon discontinue tout au long des deux rives dans le fjord du Saguenay. Dans la rivière Saguenay, deux échoueries ont été identifiées soit en aval du cap Éternité sur la rive sud et à proximité du cap Fraternité sur la rive nord (H. Royer, parc national du Saguenay, comm. pers. in ROMM, 2004). Ces sites se situent à plus de 35 km du site du terminal maritime à l'étude.

### Avifaune

La rivière Saguenay et le milieu terrestre environnant abritent une faune aviaire assez diversifiée, soit approximativement 289 espèces parmi lesquelles on retrouve de la sauvagine, des oiseaux de rivage, des oiseaux coloniaux, des oiseaux forestiers et des oiseaux de proie (Mousseau et Armellin 1995; annexe A). Les secteurs de La Baie et Saint-Fulgence constituent les sites où la faune ailée est la plus variée au sein de la région du Saguenay. Des aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) se trouvent respectivement aux deux sites, soit celle de Grande Baie (02-02-0172-1990) et celle de l'Anse aux Foins (02-02-0041-1993). Une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) est également située à Saint-Fulgence : la ZICO du Marais-de-Saint-Fulgence (14 km à l'ouest [amont] du site envisagé pour le terminal maritime).

### Herpétofaune

Peu d'informations sont disponibles quant à la diversité et l'abondance des amphibiens et reptiles dans le secteur à l'étude. Toutefois, selon les informations disponibles à l'échelle du fjord, deux groupes d'amphibiens, notamment les urodèles (salamandre et triton) et les anoures (grenouille et crapaud) seraient

susceptibles de fréquenter les abords de la rivière Saguenay et de son fjord. De plus, cinq espèces de couleuvres et une espèce de tortue sont également susceptibles d'être présentes.

### **Mammifères semi-aquatiques**

Les mammifères semi-aquatiques susceptibles d'être présents dans le secteur à l'étude sont le rat musqué, le castor, le vison d'Amérique et la loutre de rivière (Mousseau et Armellin 1995).

### **Espèces en péril**

Selon Mousseau et Armellin (1995), quatre espèces de plantes toujours susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (LEMV) au Québec sont présentes en périphérie du fjord du Saguenay, soit la corallorhize striée (*Corallorhiza striata* var. *striata*), le cypripède royal (*Cypripedium reginae*), l'HUDSONIE TOMENTEUSE (*Hudsonia tomentosa*) et l'ISOÈTE DE TUCKERMAN (*Isoetes tuckermanii*).

Dans le cadre de l'étude d'impact d'Ariane Phosphate, pour le chemin hors norme au sud de la route 172 et se rendant au site du terminal maritime projeté, aucune occurrence de plante désignée n'a été répertoriée pour ce secteur; ceci n'exclut toutefois pas la possibilité qu'il existe de telles occurrences.

En ce qui a trait à la faune, plusieurs espèces de poissons et oiseaux sont, entre autres, susceptibles d'utiliser théoriquement la zone d'étude locale ou sa périphérie.

Le statut du béluga a récemment (novembre 2014) été révisé par le COSEPAC, passant d'un statut menacé à en voie d'extinction. Pour le moment, le statut n'a pas été modifié dans la Loi sur les espèces en péril (LEP) ni au niveau de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV).

### **Habitats d'intérêt particulier**

La zone d'étude élargie comporte à tout le moins cinq types d'habitats fauniques d'intérêt, soit :

- le Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent (PMSSL);
- le Parc national du Fjord-du-Saguenay;
- la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) du Marais-de-Saint-Fulgence;
- Cinq aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA);
- une héronnière dans la baie des Ha! Ha!.

## **5.2 DESCRIPTION DE TOUS LES CHANGEMENTS QUI RISQUENT D'ÊTRE CAUSÉS**

L'analyse des répercussions environnementales potentielles du projet démontre que l'aménagement d'un nouveau terminal maritime dans le fjord du Saguenay est susceptible d'avoir des répercussions sur le milieu physique. Les principaux impacts appréhendés, établis sur la base des connaissances actuelles, concernent surtout la contamination potentielle des sédiments ainsi que la contamination des eaux de surface par la remise en suspension de sédiments contaminés et tout potentiel de déversement accidentel d'hydrocarbures pendant les travaux de construction et par l'apport de contaminant dans le milieu en raison du trafic maritime lié aux navires d'origine étrangère.

En ce qui concerne le milieu biologique, l'analyse des répercussions environnementales potentielles du projet sur les habitats du secteur ainsi que sur la faune qui y évolue démontre notamment la vulnérabilité ou la sensibilité de l'habitat du poisson et de ses communautés, de l'avifaune et des espèces en péril.

Il est important de noter que les impacts sur la qualité de l'environnement en phase construction et exploitation seront atténués par une planification adéquate et une optimisation du projet tout en tenant compte de l'avis et des préoccupations du public, ce qui contribuera à rendre le projet socialement plus acceptable.

Il convient de mentionner que les travaux de construction et la présence de cette nouvelle infrastructure représenteraient un impact positif sur l'emploi et l'économie locale et régionale.

Finalement, le projet d'aménagement d'un nouveau terminal maritime dans le fjord du Saguenay est susceptible de comporter plusieurs enjeux à court et moyen terme, mais également de contribuer à certains effets cumulatifs dont les nuisances sonores sous-marines liées au trafic maritime.

En somme, plusieurs éléments seront à prendre en considération lors de la planification des étapes de construction, ainsi que de la gestion des activités d'opération afin d'optimiser le projet et d'atténuer le plus possible les impacts potentiels sur les composantes sensibles du milieu.

### **Milieu physique**

Les activités de construction et d'exploitation des installations du terminal maritime sont susceptibles d'accroître les sources de contamination au niveau de :

#### Qualité de l'eau

Les activités de construction et d'exploitation des installations du terminal maritime sont susceptibles d'accroître les sources de contamination de l'eau en raison des risques d'un déversement accidentel, du possible remaniement des sédiments sur le fond de la rivière Saguenay et de l'émission de particules fines dans l'eau. Des études seront donc réalisées afin de caractériser la qualité actuelle de l'eau du secteur à l'étude et des dispositions seront prises en phase de construction et d'exploitation afin de limiter les impacts des activités liées au projet (mesures d'atténuation appropriées).

#### Qualité des sédiments

Les sédiments du fjord du Saguenay sont reconnus pour être passablement contaminés en raison de la présence de plusieurs industries en amont dans le fjord et de l'importance du trafic maritime qui y transige. Par conséquent, toute activité susceptible d'occasionner un remaniement des sédiments peut résulter en la remise en suspension de contaminants. De plus, tout déversement accidentel de contaminants serait susceptible de dégrader le milieu. Des études seront donc être réalisées afin de caractériser les sédiments en place et des dispositions prises afin de limiter les impacts des activités liées au projet (mesures d'atténuation).

#### Qualité de l'air

Les travaux de construction sont susceptibles d'induire une augmentation des poussières dans l'air et l'émission de polluants en raison de l'opération d'équipement et de machinerie, de la circulation de la machinerie et du transport des matériaux. Considérant la proximité de chalets, la mise en place de mesure d'atténuation sera réalisée afin de limiter les désagréments que cela pourrait occasionner. La caractérisation et la modélisation de la qualité de l'air pourront être entreprises au besoin dans le cadre des étapes subséquentes du projet, si cet enjeu s'avère suffisamment significatif selon les spécialistes dans le domaine. En phase exploitation, seul le chargement du navire et le trafic maritime occasionné sont susceptibles d'avoir un effet potentiel sur la qualité de l'air. Celui-ci devrait toutefois être relativement mineur, considérant les installations (dépoussiéreurs, buses, etc.) et mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant.



## Milieu biologique

Les activités de construction et d'exploitation des installations du terminal maritime sont susceptibles de favoriser la perturbation des milieux tels que :

### Herbiers aquatiques

Les herbiers aquatiques forment des habitats pour les poissons, les invertébrés ainsi que la faune aviaire du milieu. Leur dégradation ou destruction est donc susceptible d'avoir des impacts sur l'utilisation du site par la faune. Ainsi, il est souhaitable que le projet de terminal maritime ait une empreinte minimale et modifie le moins possible la dynamique sédimentaire de sorte à maintenir des conditions propices à l'établissement, l'expansion et la densification des herbiers aquatiques. Le choix du site d'implantation du terminal de même que le design et les méthodes de construction du quai sont des facteurs potentiellement influents sur la qualité des herbiers et leur état général après l'aménagement du terminal maritime. Dans le cadre de l'évaluation environnementale du terminal maritime, des inventaires des herbiers aquatiques seront réalisés au droit du quai.

### Destruction, dégradation et perte d'habitat du poisson en milieu subtidal

La mise en place du quai et son exploitation risquent d'induire des pertes ou de perturber l'habitat du poisson en milieu subtidal. En effet, la mise en place des pieux du quai causera inévitablement un empiètement sur le fond marin, même si minime. Compte tenu que le mode de construction du quai se précisera seulement lors d'une phase d'ingénierie plus détaillée, les impacts plus précis seront déterminés dans le cadre de l'évaluation environnementale. Dans tous les cas, les pertes occasionnées pourraient devoir être compensées en vertu de la *Loi sur les pêches*, et ce, en fonction de l'étendue impactée et des espèces touchées.

### Faune aquatique

Les enjeux pour la faune aquatique sont les pertes ou les perturbations de superficies d'habitat du poisson. Le quai devrait affecter l'habitat du poisson, dans une mesure qui reste à déterminer par des inventaires à réaliser dans le cadre de l'évaluation environnementale. Il en sera de même avec les cours d'eau présents sur les sites à aménager. S'il y a lieu, les structures de traverses de cours d'eau permettront d'assurer le libre passage du poisson selon les lignes directrices proposées par les Guides gouvernementaux préparés à cet égard.

Enfin, les travaux pour la mise en place du quai pourraient provoquer des vibrations susceptibles de déranger les poissons. Les poissons vont se déplacer vers d'autres habitats similaires à proximité afin d'éviter les zones perturbées. Des mesures d'atténuation adéquates seront mises en place pour limiter ces impacts potentiels. La description des mesures d'atténuation appropriées sera produite dans le cadre de l'étude environnementale. Au préalable, un inventaire de terrain qui sera réalisé en 2015 permettra de bien évaluer, le cas échéant, l'impact potentiel des nouveaux aménagements prévus sur l'habitat du poisson.

### Mammifères marins

La zone d'étude locale n'est pas reconnue pour faire l'objet d'une utilisation régulière par les mammifères marins, néanmoins, elle fait partie de l'aire de distribution théorique du béluga, une espèce à statut (en voie d'extinction pour le COSEPAC). Le trafic maritime et la pollution sonore sous-marine sont susceptibles de l'affecter. En effet, le béluga est une espèce grégaire et donc hautement dépendante des interactions entre les membres d'un groupe ou d'une population. Les bélugas utilisent les sons pour s'identifier, pour coordonner les activités de prédation, pour la cohésion sociale, la détection, la localisation et la caractérisation des proies et des obstacles par écholocation. Pour ce faire, ils utilisent des sifflements, des sons de courte durée apparentés à des cris, des grognements et des aboiements (MPO 2012b). Par conséquent, l'émission de bruits liés aux opérations du port ou aux déplacements des navires, ajoutés au

bruit ambiant du milieu, est susceptible d'interférer avec les communications des bélugas ou de rehausser le niveau de stress des individus fréquentant le milieu avoisinant.

La présence physique des navires en déplacement sur la rivière Saguenay constitue une perturbation supplémentaire. Bien que les bélugas soient des mammifères marins de taille relativement petite, agiles et rapides, la présence de navires additionnels exige de leur part une certaine vigilance afin d'éviter les collisions. La prévisibilité de l'arrivée d'un navire, le genre d'approche effectuée, la durée et la fréquence des perturbations, ainsi que le degré d'activité et le comportement des bélugas au moment des perturbations peuvent influencer leur degré de réaction de ces derniers (MPO 2012b). Blane et Jackson (1994 In MPO 2012b) ont observé que les comportements d'évitement chez les bélugas se concrétisaient par la prolongation des intervalles de temps entre les respirations en surface, l'augmentation de leur vitesse de nage et le resserrement des groupes d'individus. Ces comportements d'évitement sont susceptibles d'avoir à long terme des effets sur la population en raison de la réduction de la capacité des bélugas à emmagasiner des réserves énergétiques essentielles pour assurer le succès de la reproduction et la survie pendant les périodes où la nourriture est réduite.

### Faune aviaire

En phase de construction, l'émission de bruits, de même que l'ensemble des activités d'aménagement et de construction sont susceptibles de déranger la faune aviaire locale, ainsi que les espèces en migration (sauvagine, limicole, oiseaux de proie). De plus, l'habitat, en particulier les herbiers aquatiques, pourrait être dégradé ou détruit en partie, ce qui aurait des impacts sur les activités biologiques de l'avifaune. Le déboisement est également susceptible d'affecter l'habitat pour diverses espèces. Ultimement, l'ensemble des impacts pourrait résulter en la modification de l'utilisation du milieu, soit le déplacement des regroupements pour le repos, ainsi que l'alimentation.

Les activités de construction et la mise en place des infrastructures occasionneront potentiellement le dérangement des couples nicheurs et des pertes d'habitats reliées au déboisement des secteurs. Selon la localisation retenue pour les aménagements du projet, les impacts dus au déboisement sur la faune aviaire, incluant les oiseaux migrateurs, seront évalués précisément dans le contexte de l'évaluation environnementale.

En phase d'exploitation, les activités qui se dérouleront au terminal maritime, comme la circulation des véhicules lourds et l'arrivée des navires de transport, seront susceptibles de causer un dérangement des oiseaux qui fréquentent les environs immédiats.

### Espèces en péril

Les espèces en péril constituent un enjeu dans le cadre de tout projet. Ces espèces étant particulièrement vulnérables aux perturbations, il est d'autant plus important de minimiser les impacts qu'un projet pourrait avoir sur celles-ci. Ainsi pour chacune des composantes documentées, une attention particulière devra être portée aux espèces en péril de sorte à optimiser le projet et à mettre en place des mesures d'atténuation réduisant au minimum la portée des impacts sur ces dernières, et ce, tant en phase de construction que d'exploitation.

### Végétation terrestre

En ce qui concerne la végétation terrestre, les activités de construction pourront potentiellement occasionner la perte de milieux humides et de superficies d'habitats terrestres. Les impacts concernent principalement la perte de superficies colonisées par des associations végétales.

L'inventaire de terrain qui sera réalisé en 2015 permettra de bien évaluer, le cas échéant, l'impact potentiel des nouveaux aménagements prévus sur la végétation et les milieux humides. Les mesures d'atténuation appropriées seront présentées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.

### Mammifères terrestres

Au niveau des mammifères terrestres, les activités de construction et la mise en place des infrastructures occasionneront des pertes ou la fragmentation des superficies d'habitat, reliées au déboisement nécessaire. Ces travaux sont susceptibles de déranger la faune à proximité de sites à aménager. Certains spécimens peu mobiles pourront cependant être affectés par les travaux de construction, notamment par les travaux de déboisement et de préparation du terrain.

Lors de la phase d'exploitation, les activités à proximité du terminal maritime, comme la circulation des véhicules lourds, seront susceptibles de causer un dérangement des mammifères présents localement.

### **Milieu humain**

L'acceptabilité sociale se base donc sur une multitude de facteurs, tant environnementaux que sociaux, susceptibles d'interpeller les citoyens. Dans le cadre de l'aménagement du terminal maritime, les enjeux environnementaux et sociaux suivants sont jugés importants en ce qui a trait à l'acceptabilité sociale du projet. Il est à noter que d'autres enjeux pourraient être identifiés en cours de projet au fil des consultations publiques et de la documentation des composantes du milieu :

- Utilisation du territoire;
- Qualité de vie;
- Impact visuel;
- Économie locale et régionale;
- Archéologie.

## **5.3 DESCRIPTION DE TOUS LES CHANGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX SUR LE TERRITOIRE DOMANIAL, DANS UNE PROVINCE AUTRE OU À L'EXTÉRIEUR DU CANADA**

Aucun impact n'est appréhendé du projet sur le territoire domanial, à l'extérieur de la province ou à l'extérieur du Canada.

## **5.4 DESCRIPTION DES EFFETS SUR LES PEUPLES AUTOCHTONES**

### **Utilisation du territoire par les Autochtones**

Le site du terminal maritime se trouve dans le Nitassinan d'Essipit. Ce dernier couvre une superficie de 8 403 km<sup>2</sup> et s'étend entre les rivières Portneuf au nord et la rivière Saguenay au sud; la limite du bassin versant de la rivière Sainte-Marguerite, affluent du Saguenay, constitue la limite ouest du Nitassinan. Les droits des autochtones sur le Nitassinan sont toutefois limités. Des redevances sont prévues dans le cadre du Traité en ce qui a trait à l'exploitation des ressources naturelles de Nitassinan (AADN 2010).

Sur le site où seront installées les infrastructures du terminal maritime, à notre connaissance aucune activité autochtone ne s'y déroule. Toutefois, ce site a pu être utilisé dans le passé. Une étude de potentiel archéologique a été réalisée sur le site (Subarctique 2014), mais aucune infrastructure associée au terminal maritime ne les toucheront ou s'en rapprocheront de manière indue.

### **Effets sur le peuple Autochtones**

Pour l'instant, selon les informations disponibles, le projet n'occasionnera pas d'effets sur la communauté d'Essipit. Par souci de transparence et de respect des droits patrimoniaux, la communauté d'Essipit sera approchée par le Port de Saguenay dès les premières étapes du processus de développement et d'autorisation du projet, et aussi de façon continue.

## Archéologie

Bien qu'il n'y ait pas de site archéologique touché par les infrastructures à mettre en place pour le terminal maritime envisagé (Subarctique 2014), afin de limiter le risque de perte archéologique, une étude de potentiel archéologique a été initiée. Advenant la découverte de site avec potentiel archéologique dans le secteur, il sera recommandé de :

- Optimiser le projet en considérant en premier lieu les options qui auraient le moins d'impact sur les zones de potentiel identifiées, en prenant compte de tous les espaces qui pourraient subir un impact (chemin d'accès, zones de déblais-remblais, aire de prélèvement de matériaux, etc.);
- Procéder à une recherche archéologique en effectuant les inventaires de terrain par sondages si des zones de potentiel archéologique se retrouvent à l'intérieur de l'emprise des travaux de construction. Si des sites archéologiques étaient mis à jour, une fouille systématique devrait être réalisée par la suite;
- Informer l'archéologue immédiatement advenant la découverte de vestiges archéologiques hors des sites de potentiel déjà identifiées. Le cas échéant, un plan d'action sera élaboré selon l'importance des découvertes.

## 6 ACTIVITÉS DE PARTICIPATION ET DE CONSULTATION AUPRÈS DES GROUPES AUTOCHTONES

Les Innus du Québec désignent leur territoire par le terme Nitassinan, signifiant « notre terre ». Le Nitassinan fait l'objet présentement de négociations territoriales globales. Il s'agit également du territoire d'application de l'entente de principe d'ordre générale (EPOG), entente ratifiée en 2004 par les Premières Nations de Mamuitun (Mashteuiatsh, Essipit et Pessamit) et de Nutashkuan et par les gouvernements du Québec et du Canada.

La communauté d'Essipit se retrouve à quelque 100 km du terminal maritime envisagé, près du village Les Escoumins, sur la Côte-Nord. En 2014, la population inscrite membre de la communauté d'Essipit se chiffrait à environ 680 personnes, dont quelque 200 vivant à l'intérieur de la réserve (AADNC 2014). Dans le cadre de son projet de mine d'apatite, Ariane Phosphate avait initié diverses rencontres auprès des groupes autochtones. Le terminal maritime n'a pas fait l'objet de discussions formelles, mais cet aspect a néanmoins été abordé.

Port de Saguenay rencontrera des représentants de la communauté d'Essipit en avril 2015 pour présenter le projet spécifique du terminal maritime et pour écouter les préoccupations autochtones.

À cette étape du processus de consultation, la seule inquiétude soulevée par les Innus d'Essipit concernant le site du terminal maritime a été en regard de sites archéologiques innus potentiels.

Au cours du processus d'évaluation environnementale qui sera réalisé, Port de Saguenay va initier diverses rencontres avec les Innus d'Essipit et établir de constantes communications et discussions avec eux. L'utilisation ancienne ou actuelle du territoire et de ses ressources à des fins traditionnelles sera étudiée et les préoccupations soulevées seront également abordées dans le cadre de l'évaluation environnementale.

## 7 CONSULTATION AUPRÈS DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

Avant le début des consultations formelles par le Port de Saguenay, Ariane Phosphate a initié et a participé à diverses consultations où le projet de terminal maritime a été abordé. Pour sa part le Port de

Saguenay a entamé une série de consultations sous forme d'entrevue individuelle avec les parties intéressées. Port de Saguenay n'a pas encore réalisé de consultations publiques sur le projet du terminal maritime.

Par le biais de communications directes ou à travers les médias, certain groupes ont exprimé leurs commentaires et préoccupations à la construction d'un terminal maritime sur la rive nord de la rivière Saguenay.

Tout au long du projet, les parties intéressées et la population générale seront consultées à travers le processus de l'ACEE.

## 8 RÉFÉRENCES

PORT DE SAGUENAY. 2015. Terminal maritime en rive nord du Saguenay – Description de projet. 60 pages + annexe.