

Saint-Fulgence, 28 avril 2015

Cabinet du Ministre  
Ministre responsable du Développement durable, de l'Environnement et Lutte contre les  
Changements Climatiques  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec, (Québec), G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3911 Télécopieur : 418 643-4143

Madame la présidente,

Mon nom est Josée Vermette, représentante du Collectif de l'Anse à Pelletier, chargée de lire le texte synthèse des 18 demandes d'audiences publiques que certains membres du Collectif ont envoyées individuellement.

Par la présente, nous demandons la tenue d'audience publique pour le projet du lac à Paul afin que certains aspects soient analysés plus en profondeur et que l'ensemble de la population soit mieux informée des conséquences et réalités engendrées par la réalisation d'un tel projet.

Les résidents de l'Anse à Pelletier, qui forment une communauté tissée serrée, liée par les mêmes valeurs d'amour et de respect de la nature, se sont vivement opposés au volet transport de ce projet dès le départ et s'y opposent encore. Nous nous inquiétons bien sûr pour notre qualité de vie : qui voudrait d'un port industriel à côté de chez lui quand il a fait le choix de vivre isolé et selon des valeurs écologiques? Nous nous inquiétons aussi pour notre santé et celle de nos enfants (pollutions diverses et stress). Nous avons également des inquiétudes à propos de la valeur de revente de nos maisons, dans un secteur où la quiétude exceptionnelle des lieux et la beauté magistrale du fjord du Saguenay sont notre principale richesse.

Nous tenons à souligner qu'à l'heure actuelle, le projet déposé par la minière n'inclut pas la stratégie maritime, ce que nous regrettons fortement. Selon nous, les deux volets de transport terrestre et maritime ne devraient pas être étudiés séparément pour respecter la logique du développement durable. La partie omise du trajet est celle qui est actuellement conflictuelle avec les résidents du secteur de l'Anse à Pelletier et ne satisfait pas le critère d'acceptabilité sociale requis. La totalité du tracé de transport devrait être prise en compte afin d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux dans leur globalité.

Nous craignons que, avec cette façon de faire, **si** les permis sont octroyés à la minière pour ce projet, il ne sera plus possible pour notre communauté de contester la réalisation d'un site portuaire. Nous serons devant le fait accompli et nos droits à la liberté d'expression seront entravés.

Jean-Sébastien David a mentionné lors de la soirée d'information du 18 février que s'il n'y a pas de port de mer à Sainte-Rose-du-Nord, il n'y aura pas de projet de mine. Dans ce contexte, nous considérons que la lettre d'intention liant Ariane Phosphate à Port Saguenay soit rendue publique. En effet, même si les impacts environnementaux du terminal maritime seront évalués au sein d'une instance différente, le public doit connaître les détails financiers de l'entente afin de juger de la pertinence économique du projet de mine du Lac à Paul. C'est une information significative pour la rédaction de nos mémoires.

De plus, afin de valider la décision de construire un port sur la Rive-Nord du Fjord du Saguenay, nous savons que des études ont été produites telles des études bathymétriques et des études de conditions de navigation. Nous demandons que ces études soient rendues publiques, car nous avons des doutes sur la faisabilité d'un site portuaire multi-usage à l'endroit projeté.

Il faut dire que les résidents de ce secteur ont déjà devant eux une telle infrastructure, le port de Grande-Anse, située sur la rive opposée de la rivière Saguenay. Ce port a été construit avec de l'argent public, de même que la desserte ferroviaire qui devait servir pour le transport du minerai de la compagnie Ariane Phosphate. Qui plus est, ce port est loin d'être utilisé à sa pleine capacité, de l'aveu même du directeur général du port. Alors, pourquoi construire un autre port juste en face?!?

En fait, est-ce une bonne idée de construire un site portuaire industriel à peine à quelques kilomètres en amont du Parc marin Saguenay? Quels seront les impacts sur l'écosystème environnant dû à l'implantation d'un nouveau quai et du site de transbordement?

Pourquoi vouloir à tout prix passer dans le Fjord du Saguenay si on pouvait l'éviter? Pourquoi ne pas recourir au principe de précaution et éviter le Fjord afin de le préserver pour les générations futures?

### **En ce qui concerne le Transport routier**

Puisque la minière estime son transport de minerai à 25 000 camions/année pendant 26 à 40 ans, nous avons de fortes inquiétudes quant aux nombreuses conséquences occasionnées par cet achalandage industriel éléphantinesque (232 camions par jour). Aucun projet minier n'est comparable à ce niveau sur le continent en termes de distances parcourues. Le transport d'aussi gros volumes de minerai sur une aussi longue distance n'est pas chose courante. Le faire dans une zone fréquentée par des milliers de villégiateurs l'est encore moins.

Le Collectif de l'Anse-à-Pelletier s'inquiète pour la sécurité des gens qui circuleront sur le chemin des monts Valin. La compagnie mentionne elle-même le risque accru d'accidents, c'est inévitable. Le gaz liquéfié risque d'exploser et de s'enflammer lors de collisions.

Malgré l'optique de faire usage de la route L200 pour le transport uniquement les jours de semaine, **comment** la minière arrivera-t-elle à maintenir cet engagement lorsque les contraintes climatiques, économiques ou autres limiteront ses objectifs financiers et opérationnels ?

De plus, les élus régionaux planifient un vaste projet touristique d'envergure internationale appelée « Destination Nordique ». La route L200 deviendra alors une zone de passage hautement utilisé à la fois par la minière et les nombreux utilisateurs récréatifs et touristiques. Comment peut-on envisager la cohabitation de ces deux secteurs d'activités sans augmenter fortement les risques d'accidents sur cette route. Effectivement, 60 000 passages de véhicules légers ainsi que 1500 passages de véhicules lourds y ont été enregistrés l'an dernier. 1 320 propriétaires et 125 chalets se retrouvent dans ce secteur.

Avec la documentation disponible sur le site du BAPE, le public n'est pas en mesure de valider si le tracé à l'étude dans la présente commission est le meilleur au regard des objectifs du développement durable. Il serait donc important que le public ait accès à l'intégralité des données ayant justifié le choix de tracé tel que présenté dans le projet actuel, d'autant plus que le promoteur rejette catégoriquement toute possibilité de se tourner vers un autre tracé. Ici aussi, il sera pertinent d'en connaître le contenu pour rédiger nos mémoires.

Il faut aussi souligner que la stratégie de transport choisie par l'initiateur est couteuse sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. Nous nous inquiétons d'ajouter une source supplémentaire de gaz à effet de serre pendant les 26 à 40 prochaines années lorsque le gouvernement lui-même fait des pieds et des mains pour diminuer ceux-ci dû aux changements climatiques.

### **Conséquences environnementales**

Nous posons les questions suivantes : quelles seront dans les 20 prochaines années la qualité de vie, de l'air et des cours d'eau tout le long du trajet jusqu'au Fjord du Saguenay?

Qu'en sera-t-il de la pollution de l'air causée par les particules fines en suspension dans l'air à l'Anse à Pelletier? Aucune information sur l'ambiance sonore n'est présentée non plus dans l'étude d'impact.

La pollution par le bruit causé par le convoyeur et le transbordement sur le navire n'est pas prise en compte dans le projet. De plus la grille pour évaluer si le bruit est acceptable est douteuse.

Les conséquences sur le milieu marin, la remise en suspension de substances toxiques, la proximité du parc marin qu'on se doit de protéger doivent être documentées également.

### **Point de vue financier**

Nous invitons l'équipe du BAPE mise en place à donner son avis sur la rentabilité du projet étant donné les conditions actuelles et prévues du marché du phosphate au niveau mondial.

Nous sommes préoccupés par l'impact économique que subira la population québécoise si certains volets du projet sont assumés par les instances gouvernementales. En avons-nous les moyens dans cette période d'austérité ?

Comme citoyens, nous avons peur que ce projet crée un précédent, un précédent qui encourage et autorise chaque nouveau promoteur à construire de nouvelles infrastructures, un scénario désastreux pour les générations à venir.

### **Finalement**

Nous nous questionnons beaucoup sur la raison d'être de ce projet qui consiste à exporter une ressource non-renouvelable alors que la seule mine d'apatite en opération au Canada vient de fermer.

Selon nous, le transport demeure un enjeu majeur de ce projet parce qu'il met en danger la vie des utilisateurs, dont les camionneurs qui travailleront pour cette compagnie.

Pourquoi ne pas penser à un plan de transport global pour le Plan Nord ? Un plan qui étudiera plus en profondeur quel est le meilleur emplacement pour évacuer les minerais du Plan Nord?

Nous demandons à ce qu'aucune nouvelle infrastructure portuaire ne soit construite dans le Fjord du Saguenay, tant que les infrastructures existantes ne seront pas utilisées à pleine capacité. Le Fjord **EST** la nature et ne doit pas être considéré comme une chose dont les compagnies peuvent disposer à leur gré.

Sincèrement.

Josée Vermette, représentante du Collectif de l'Anse à Pelletier

Saint-Fulgence, QC