

**Mémoire sur le projet d'ouverture et
d'exploitation d'une mine d'apatite du lac à Paul
par Arienne Phosphate Inc.**

Présenté par

**Association sportive Onatchiway est Inc.,
mandataire de la Zec Onatchiway**

Au

Bureau des audiences publiques

Avril 2015

L'Association, son mandat, ses activités

L'Association Sportive Onatchiway Est Inc., mandataire de la Zone d'Exploitation Contrôlée (Zec) Onatchiway, est un organisme sans but lucratif qui compte 1108 membres amateurs de villégiature, de chasse et de pêche. Le territoire est public et, outre les membres et leurs familles, de nombreux utilisateurs occasionnels le fréquentent chaque année. Le conseil d'administration est formé de dix (10) personnes bénévoles, il voit à la bonne marche des opérations de l'organisme appuyé en cela par une équipe de treize (13) employés saisonniers.

Le mandat confié à l'association est de planifier, organiser, diriger et contrôler l'exploitation, la conservation, la protection, l'aménagement de la faune et accessoirement la pratique d'activités récréatives sur la Zec Onatchiway. Cette délégation de pouvoir du gouvernement du Québec dont les modalités sont prévues par protocole d'entente se fait dans le respect des quatre principes suivant:

- Assurer qu'il n'y a pas de faits et gestes ou de pratiques allant à l'encontre de la conservation de la faune et de son habitat;
- Assurer l'égalité des chances pour tous à l'accès et à l'utilisation de la ressource faunique;
- Favoriser la participation, dans un cadre démocratique, des personnes intéressées à la gestion de la faune;
- Rechercher l'autofinancement des opérations de l'organisme.

L'association doit donc gérer la Zec, dans un cadre démocratique, en voyant au suivi et au contrôle de l'exploitation faunique de manière à assurer la pérennité de la ressource tout en gardant le caractère public de l'accès à la ressource et cela en s'autofinçant.

Pour remplir ce mandat, le gouvernement octroie à l'organisme gestionnaire, un pouvoir de taxation auquel il fixe un cadre tarifaire. Essentiellement une autorisation à percevoir des droits de pratique d'activités de pêche, de chasse et des droits pour circuler en véhicule sur le territoire. Accessoirement l'organisme peut percevoir des droits de pratique pour des activités (camping, chalet locatif, motoneige...) à condition que ces activités soient inscrites à un Plan de Développement d'Activités Récréatives (PDAR) approuvé par le ministre.

Outre ce mandat, l'organisme s'implique au niveau municipal (MRC), régional (RRGZ) et provincial (Zecs Québec) en plus d'agir comme partenaire consultatif auprès de différents ministères et organismes.

Le territoire

La Zec couvre 1462 km² en totalité sur le Territoire Non Organisé (TNO) Mont-Valin, elle se situe à 60 km au nord de Chicoutimi via St- David de Falardeau. Le territoire compte environ 1200 plans d'eau et de nombreuses rivières dont certaines importantes. On y dénombre plus de 732 baux de villégiature et près d'une centaine de campeurs en

roulotte (camping aménagé et rustique). On accède au territoire principalement par la route RO-253 longeant la rivière Shipshaw (accueil Onatchiway) et par la route RO-201 longeant la rivière St-Louis (accueil Bras Louis). Ces deux postes d'accueil assurent la vente des droits, l'enregistrement des personnes et la cueillette de données fauniques. On y enregistre environ 14 000 véhicules en période estivale, mi-mai à la fin octobre, dans une proportion moyenne de 60% pour l'accueil Onatchiway et 40% pour l'accueil Bras Louis.

À l'intérieur du territoire, l'association prend en charge l'entretien d'environ 400 km de routes forestières donnant accès aux différents secteurs, en priorisant dans l'ordre les routes principales, secondaires et tertiaires. L'organisme voit également à l'identification des plans d'eau et à la signalisation routière.

Une équipe de trois (3) patrouilleurs assure le contrôle et le respect de la réglementation sur la gestion et la protection de la faune, l'enregistrement et l'acquittement des droits requis.

En hiver, le club de Motoneige Onatchiway Inc., sous contractant de l'organisme gestionnaire, entretient 250 km de sentier. Cette corporation sans but lucratif compte environ 500 membres.

Objet du mémoire

L'Association n'entend pas se prononcer sur l'ensemble du projet proposé par Ariane Phosphate Inc., c'est un projet fort intéressant qui serait, à notre avis, profitable à la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Cela dit, nous croyons que le projet doit prévoir et viser à diminuer du mieux possible les impacts sociaux et économiques sur la population et les entreprises qu'il touchera ou pourrait toucher. L'objet de ce mémoire est de faire connaître la position de notre organisme sur un éventuel tracé qui permettrait de contourner le lac Rouvray par le sud plutôt que par le nord comme initialement prévu.

Annexe A- tracé initial

Le premier tracé comportait une amélioration physique d'un accès non contrôlé à la Zec Onatchiway (lac Vanel), il suivait ensuite le pourtour nord-est du territoire (RO-201) sur environ dix-huit (18) kilomètres. Cela ayant pour effet de permettre un meilleur accès aux personnes fréquentant la portion nord de la Zec Onatchiway et, par ricochet, de réduire la fréquentation au poste d'accueil Bras Louis (perte de revenus). L'ouverture ou l'amélioration d'un accès oblige d'allouer plus de contrôle aux secteurs qu'il dessert, cela signifie une diminution du contrôle sur le reste du territoire à moins d'ajouter des ressources supplémentaires (\$).

L'étude par Ariane Phosphate Inc. d'un tracé contournant le lac Rouvray par le sud ajoute, s'il est retenu, de l'ampleur à l'impact sur la gestion et sur les revenus de notre organisme.

Annexe B- tracé à l'étude

Il oblige l'ajout de ressources pour assurer le contrôle du territoire. Ce sont là des efforts que nous ne sommes pas en mesure d'assumer, il faut donc prévoir des mécanismes ou des mesures qui permettront à l'un de réaliser son projet et à l'autre de continuer à remplir son mandat. Notre organisme doit aussi s'assurer que le projet ne compromette pas la pérennité de la faune et de son habitat et que les impacts sur la villégiature soient réduits au minimum. La recherche de solutions et des propositions pour y parvenir font également parti de l'objet de ce mémoire.

Impact du transport du minerai sur le territoire

Comme nous l'avons mentionné, si Arianne Phosphate Inc. s'en tient au tracé de contournement du territoire par le nord, il y aura peu ou pas d'impact sur la gestion, sur la faune et son habitat, sur les utilisateurs du territoire et sur les activités qu'ils y pratiquent. Les impacts seront réduits aux revenus (-) et au contrôle (+). Cela représente pour notre association le meilleur des scénarios.

Toutefois, si le tracé traverse le territoire d'est en ouest il en va autrement. Cela facilite l'accès au territoire et permet de le traverser par une route de qualité sans s'enregistrer ou payer les droits requis. Il devient plus intéressant pour tous de ne plus emprunter les routes sur lesquelles nous opérons nos postes d'accueil.

Selon notre expérience de gestionnaire de territoire, les gens préfèrent emprunter une route forestière plus large et en bon état dont le trajet est plus long plutôt qu'une route mal entretenue dont le tracé est plus court. Ils y gagnent en temps et en sécurité et ils risquent moins les bris et l'usure de leur véhicule. Cette logique a ses limites, mais il n'est pas rare de voir des détours de 20 à 30 km; plus la distance à parcourir est grande plus les gens sont prêts à allonger le trajet.

Les impacts que nous prévoyons sont :

- Perte de revenus, les gens empruntant la nouvelle route plutôt que circuler par les postes d'accueil;
- Dépenses reliées à la nécessité d'augmenter le contrôle, vérification des enregistrements et de l'acquittement des droits requis;
- Perte de jouissance des utilisateurs (tranquillité, environnement sonore);
- Obligation de prise en compte de la protection de la faune et de son habitat (SIF, frayères...).

Perte de revenus

Il est difficile de chiffrer les pertes de revenus engendrées par la nouvelle route traversant le territoire, elles pourraient s'avérer importantes quant aux droits de circulation (8,70\$/véhicule); par le passé nous avons connu une baisse de fréquentation substantielle (400 à 600 véhicules/année) au poste d'accueil Bras Louis alors que cet accès était délaissé au profit de la route RO-200 beaucoup mieux entretenue (accès lac Vanel). Les gens fréquentant la partie à l'est des secteurs Azur, La Blanche et Beauséjour (du lac Marcel au lac Vénus) préférant circuler par cette route.

Annexe C- zone d'impact de l'accès Vanel

On peut penser qu'une route permettant la circulation de véhicules hors normes de classe 1 inciterait beaucoup plus de personnes à l'utiliser pour accéder au territoire plutôt qu'emprunter les accès par les postes d'accueil, d'autant plus qu'une grande partie du territoire devient accessible. La meilleure façon de contrer la perte de revenus engendrée par la construction de la nouvelle route est de garantir un accès alternativement acceptable, via les postes d'accueil, pour les usagers.

Accès par le poste d'accueil Bras Louis

Les besoins d'amélioration touchent la section entre les kilomètres 17 à 42 de la route RO-201 et dans une moindre mesure la section 0 à 17 km. Notre association a déjà procédé à des améliorations entre les km 29 à 35 en 2013. De plus une éventuelle amélioration de cette route en raison de transport de bois n'est pas exclue ce qui faciliterait d'autant l'atteinte de cette solution.

Accès par le poste d'accueil Onatchiway

En ce qui a trait à la route d'accès via le poste d'accueil Onatchiway (RO-253), le Comité de la route Shipshaw voit à son entretien jusqu'au poste d'accueil (0-34 km). Un représentant d'Arianne Phosphate Inc. qui assiste aux réunions du comité, a déjà fait connaître l'intention du promoteur de contribuer à son entretien.

À partir du poste d'accueil au km 0, la route principale de la Zec permet un accès acceptable et nécessite peu d'améliorations jusqu'à une jonction au km 31. La présence de compagnies forestières opérant sur la Zec et qui utilisent la route principale permet une répartition des coûts de réfection.

La route du secteur Azur débute à la jonction du km 31 de la route principale et se dirige vers le nord jusqu'à la Baie des Cinq milles (lac Rouvray), cette route devra être améliorée jusqu'au croisement du tracé de la nouvelle route. Notre association a procédé à une réfection de cette route entre le lac Chapeau et le lac des Petits Pins en 2012. Selon le ministère des Forêts de la Faune et des Parcs, des opérations de récoltes sont prévues prochainement dans ce secteur, il y a là une opportunité de réduction des coûts pour appliquer cette solution.

L'amélioration des infrastructures routières permettant un accès acceptable aux usagers du territoire fera en sorte de réduire le trafic sur la route servant au transport du minerai de St-Fulgence au lac Rouvray, soit sur la moitié du trajet. Cela aidera à réduire les pertes de revenus pour notre association sans engendrer trop de dépenses pour Arianne Phosphate Inc.

Dépenses reliées au contrôle

Quant aux coûts encourus par l'obligation d'augmenter le contrôle, la meilleure façon d'y répondre est d'ajouter une équipe de patrouilleur. Cela nécessite l'ajout d'un camion et de matériel ainsi que l'approvisionnement en essence. Cette option est privilégiée à la construction de deux postes d'accueil tel qu'avancé par Arianne Phosphate Inc. lors des premiers contacts concernant la possibilité de traverser le territoire à l'automne 2014.

L'opération de postes d'accueil est beaucoup plus dispendieux et compliqué : à construire et à entretenir, à gérer ainsi qu'à ravitailler. Cela exige plus de personnel (gestion des horaires, congés, paies..) que la patrouille et la logistique est difficile en raison des distances et du temps de déplacement (installation et désinstallation saisonnière). Dès les premières approches il était convenu que les coûts reliés au contrôle seraient pris en charge par Arianne Phosphate Inc. Notre association ne peut se permettre d'assumer aucun coût relié à cet ajout de service mise à part ceux associés à la gestion du personnel visé.

Perte de jouissance des utilisateurs

Notre association représente 1108 membres (2014), et en raison du caractère public du territoire, nous devons aussi représenter tous les utilisateurs du territoire. La perte de jouissance se réfère à la perte de tranquillité recherchée et cela en raison des changements apportés à l'environnement sonore par le camionnage. Les gens vont en forêt pour y pratiquer des activités dans un cadre apaisant, loin du bruit des agglomérations urbaines. Nous saluons l'engagement d'Arianne Phosphate Inc. de suspendre le transport du vendredi (15h30) au dimanche (18h30), c'est là une excellente façon de reconnaître la vocation du territoire. Il faut quand même transporter le minerai et notre association devra être consultée et associée au tracé du transport du minerai. Notre position est que le tracé doit s'éloigner le plus possible des plans d'eau et des zones de villégiatures. C'est un point important pour l'acceptabilité sociale.

Prise en compte de la protection de la faune et de son habitat

De par son mandat de gestion, notre association doit s'assurer que toutes les mesures seront prises pour assurer le maintien et la mise en valeur du potentiel faunique du territoire afin de permettre la continuité des activités récréatives s'y rattachant. Dans l'annexe B (document déposé par Arianne Phosphate Inc.) portant sur le transport du concentré d'apatite il est fait mention que toutes les normes relatives à la protection de la faune seront appliquées lors de l'aménagement de la route. Nous insistons sur l'importance que la construction et **l'entretien** de la route se fasse dans le respect et la protection des habitats spécialement pour les traverses de cours d'eau. La protection des frayères doit primer sur le tracé et les sites d'intérêt faunique (SIF) doivent être pris en compte. Il faut que le territoire garde son caractère faunique.

Autres préoccupations

- Aménager le camp-relais sur le territoire de la Zec, aiderait à l'acceptabilité sociale (essence, hébergement des patrouilleurs).

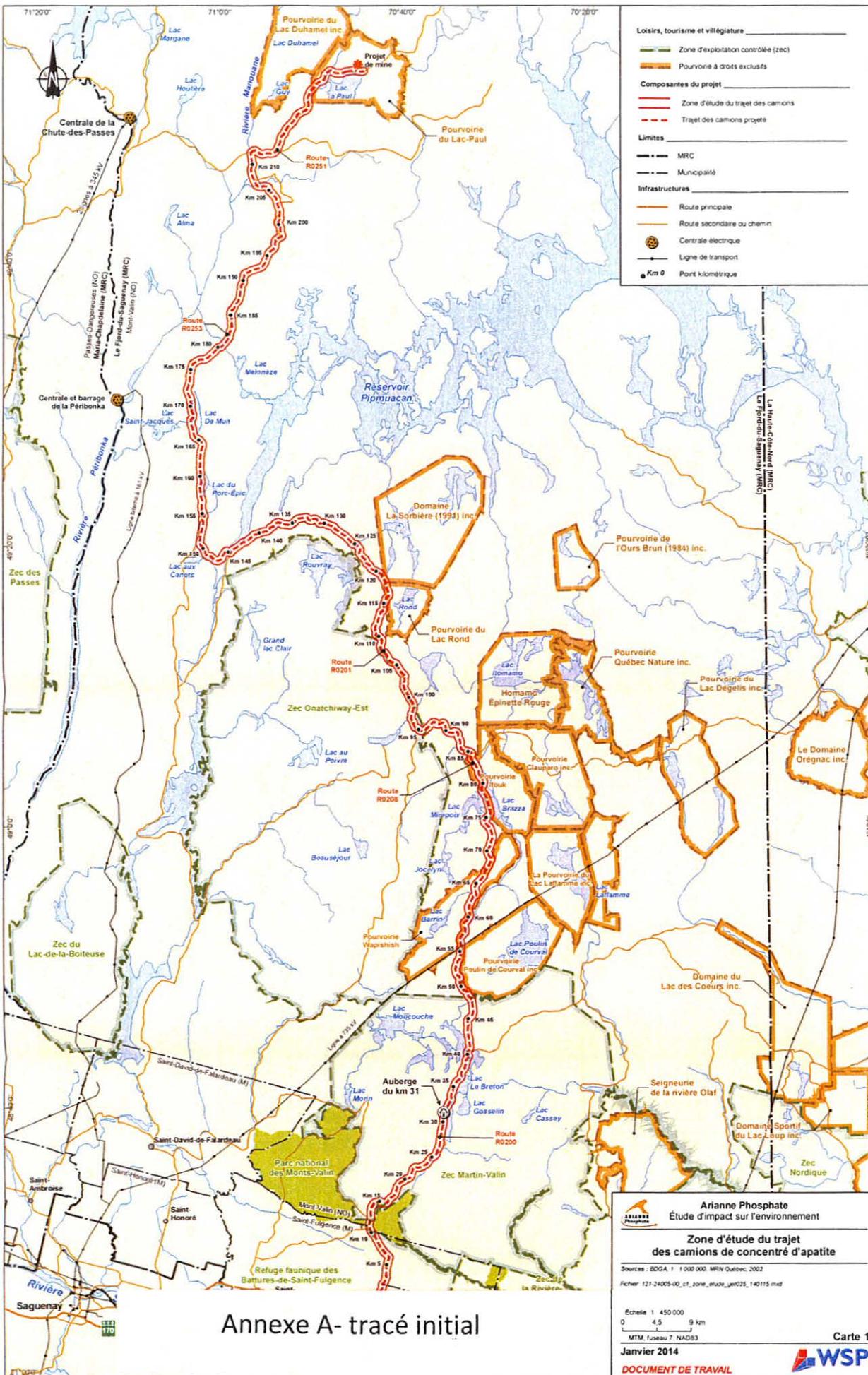
Il est important qu'Arianne Phosphate Inc. prenne entente avec le club de motoneige Onatchiway Inc. (CMO), notre sous-traitant pour la gestion de l'activité motoneige sur le

territoire, qui se préoccupe des impacts sur ses opérations hivernales. Notre association comprend qu'il faudra :

- Prévoir des traverses sécuritaires aux intersections des routes donnant accès de part et d'autre de la route au territoire. (véhicules, motoneiges, niveleuse, dameuse).
- N'entretenir aucun stationnement en bordure de la route l'hiver sur le territoire de la Zec (voir club de motoneige Onatchiway Inc.).
- Prévoir des sentiers alternatifs pour la motoneige lorsque nécessaire.

Conclusion

L'Association sportive Onatchiway est Inc. ne s'oppose pas d'emblée à l'aménagement d'une route dont le tracé traverse la Zec Onatchiway d'est en ouest. Idéalement le tracé contournant le lac Rouvray par le nord serait retenu pour les raisons mises en évidence dans ce mémoire compte tenu de leurs impacts sur nos opérations. Nous comprenons toutefois que des économies importantes peuvent être réalisées par l'aménagement d'un tracé au sud du lac Rouvray, ces économies ne doivent cependant pas se faire en compromettant le maintien de nos activités. Les impacts soulevés et les solutions proposées sont réalistes, notre association doit être associée à la partie du projet touchant le territoire de la Zec Onatchiway, cela en toute bonne foi et en collaboration dans le meilleur intérêt possible de tous.



- Loisirs, tourisme et villégiature
- Zone d'exploitation contrôlée (zec)
- Pourvoires à droits exclusifs
- Composantes du projet
- Zone d'étude du trajet des camions
- Trajet des camions projeté
- Limites
- MRC
- Municipalité
- Infrastructures
- Route principale
- Route secondaire ou chemin
- Centrale électrique
- Ligne de transport
- Km 0
- Point kilométrique

Ariane Phosphate
Étude d'impact sur l'environnement

Zone d'étude du trajet des camions de concentré d'apatite

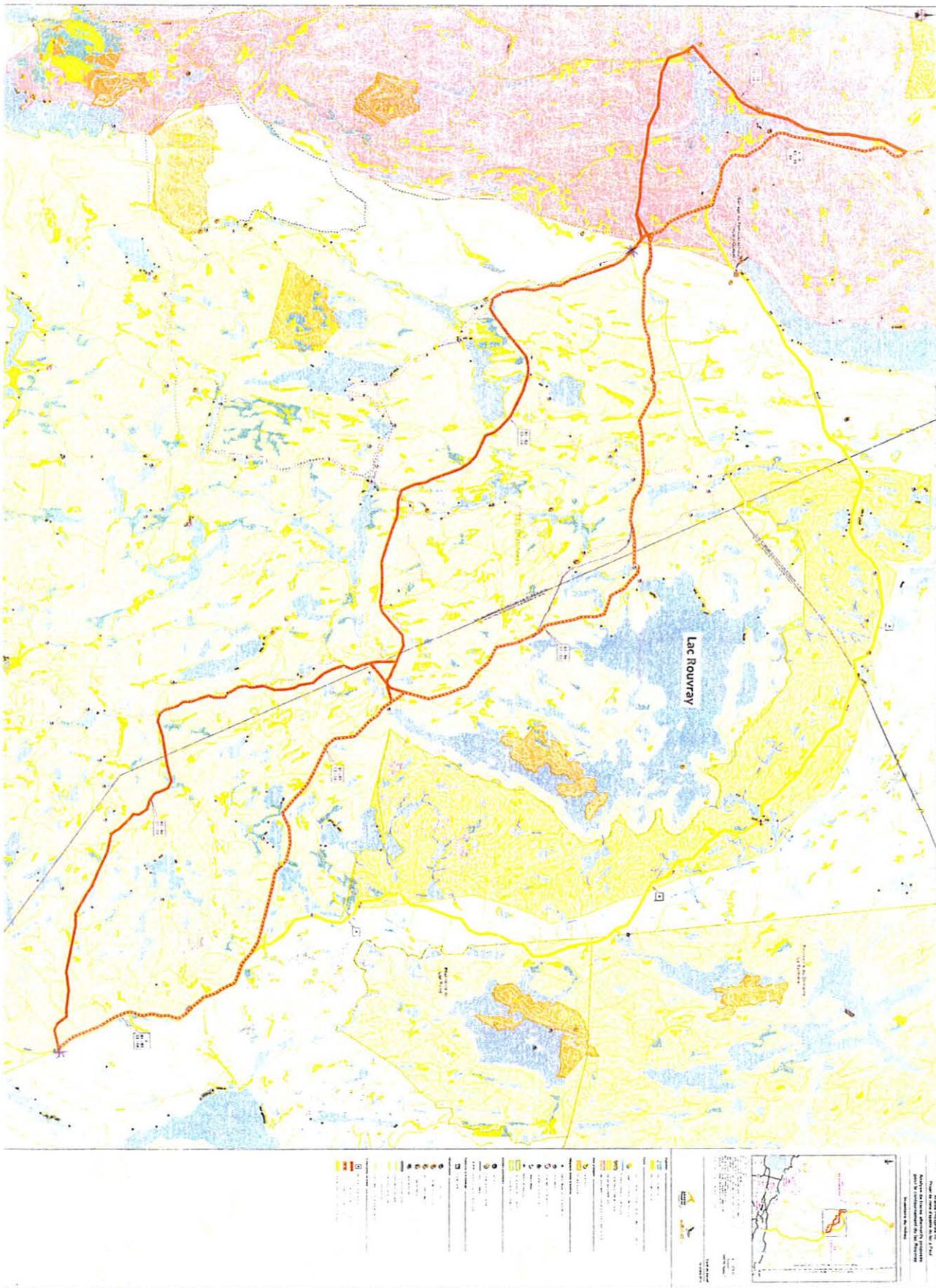
Sources : EDGA 1 1 000 000; MRN Québec, 2002
Fichier : 121-24005-00_01_zone_etude_gm025_140115.mxd

Echelle 1 450 000
0 4,5 9 km
MTM, fuseau 7 - NAD83
Janvier 2014

DOCUMENT DE TRAVAIL

Carte 1
WSP

Annexe A- tracé initial



Annexe B- tracés à l'étude



Annexe C-zone d'impact de l'accès Vanel

En hachuré