



**PROJET D'OUVERTURE ET D'EXPLOITATION DE LA MINE D'APATITE DU LAC  
A PAUL AU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN PAR ARIANNE PHOSPHATE INC.**

# MÉMOIRE

## REGROUPEMENT DES LOCATAIRES DES TERRES PUBLIQUES DU QUÉBEC INC. (RLTP)

**Mai 2015**

### TABLE DES MATIÈRES

	<b>PAGE</b>
<b>HISTORIQUE</b>	<b>3</b>
<b>MISSION</b>	<b>3</b>
<b>OJECTIF</b>	<b>4</b>
<b>L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC ROUTIER ET SES IMPACTS</b>	<b>5</b>
<b>LE PROCESSUS POUR LES 125 VILLÉGIATEURS À L'INTÉRIEUR DE 500 MÈTRES DU CHEMIEN FORESTIER</b>	<b>9</b>
<b>L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU TRANSPORT PAR CAMIONS FORESTIER EN SOUS-TRAITANCE</b>	<b>10</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>11</b>

## **Historique**

Le Regroupement des Locataires des Terres Publiques du Québec Inc. (RLTP) est un mouvement fondé en 1995 et qui se porte à la défense des droits de locataires de baux de villégiature et d'abris sommaires comptant pour 84% des 44 000 baux érigés sur les terres publiques du Québec.

Nous visons également à faire respecter le principe de l'appartenance de la forêt aux Québécois et Québécoises, ainsi qu'à assurer l'accessibilité à la forêt du Québec à toutes les classes de la société, à des coûts et conditions raisonnables, ce qui établit clairement notre rôle d'organisme d'intérêt public.

Nous tenons à rappeler que nos membres pratiquent principalement, mais non exclusivement, une villégiature éloignée des centres urbains. La villégiature semi-urbaine ne se compare aucunement avec les problèmes que nous rencontrons en milieu éloigné, parfois difficile d'accès et situé au cœur de la forêt québécoise. Le choix de ce type de villégiature découle également et surtout, de l'avantage particulier de l'isolement, du retour aux sources et de la tranquillité, que seul une nature encore autant que possible à l'état sauvage peut offrir à des citoyens en quête de quiétude.

## **Mission**

La mission est de représenter les locataires des terres publiques du Québec de même que les propriétaires des terrains de villégiature du domaine public du Québec et promouvoir leurs intérêts.

## **Objectifs**

- Faire respecter le principe d'appartenance de la forêt aux Québécois et Québécoises
- Assurer l'accessibilité de toutes les classes de la société à la forêt du Québec à des coûts raisonnables
- Veiller à ce que les normes de construction et d'implantation soient en concordance avec:
  - » Le temps d'utilisation de ces constructions
  - » Le respect de l'environnement
  - » Le développement durable.

## **LE PROJET DE TRANSPORT DU PROMOTEUR**

Le projet de transport d'apatite implique 2 camions hors normes de 165 tonnes circulant en convoie à chaque vingt minutes, 24 heures sur 24, cinq jours semaines, sur 225 kilomètres de chemin forestier et ce sur un minimum de 25 ans et pouvant s'étendre sur une durée de 50 ans.

Les utilisateurs de ce chemin devront subir les inconvénients D'UN VÉRITABLE TRAIN ROUTIER et après avoir entendu différents intervenants lors de la première partie des audiences du Bape, il ressort trois préoccupations majeures, selon nous :

## **1-L'accroissement du trafic routier et ses impacts**

### **1.1 Le bruit**

### **1.2 La sécurité**

## **2-Le processus pour les 125 villégiateurs à l'intérieur de 500 mètres du chemin forestier**

## **3-L'entretien et l'exploitation du chemin forestier en sous-traitance**

## **1-L'accroissement du trafic routier et ses impacts**

### **1.1 Le bruit**

Le promoteur a déposé une étude sur l'ambiance sonore du transport du concentré d'apatite à l'annexe B-5 de ses documents. Cette étude de 75 pages nous apprennent que l'exploitation de la mine va nécessiter 232 trajets par jour (voir tableau V1 page 21 du document).

Une longue étude de modélisation du bruit a été faite à partir d'une seule analyse sonore réelle exécutée le 30 et 31 octobre 2013 et effectuée à seulement trois points séparés par près de 40 kilomètres soit au km. 1,40 et 78. Selon le tableau 111 de la page 15 de l'étude, seulement 4 voitures ont circulé au point P-2 et 2 voitures au point P-3 mais aucun camion autant à P-2 qu'à P-3.

Pourtant selon cette étude, le volume de circulation par classes de véhicules est une donnée de base nécessaire pour évaluer le bruit routier (page 19).

A partir des résultats obtenus, le promoteur a validé son modèle théorique et pourtant à la page 20 de l'étude le consultant écrit « **la calibration du modèle aux points P-2 et P-3 n'a pas été possible à cause du trafic enregistré sur le chemin forestier** »

Au début de la page 21, le consultant explique que « le bruit moyen existant a été ajouté au bruit calculé des camions de concentré et ceci à l'aide de relevés sonores réalisés aux points P-2 et P-3 ». Nous n'avons aucune information au sujet du bruit calculé des camions existants. Il aurait été très utile de connaître ce bruit calculé réel des camions.

En outre, il semble y avoir contradiction entre le fait que P-2 et P-3 ne peuvent être utilisés pour la calibration mais les résultats de 4 et 2 voitures ont été comptés dans la simulation.

Dans sa conclusion au 3ième paragraphe de la page 27 de son étude le consultant explique de façon inattendue « que le modèle de simulation a pu être calibré à l'aide des mesures prises et reflète convenablement la situation réel » et il arrive à conclure que l'impact sera faible sur la majorité des habitations. Nous ne pouvons souscrire à son raisonnement en raison de tout ce qui précède.

En plus, les résultats réels obtenus par cette étude ne l'ont été qu'à une seule occasion le 30-31 octobre alors que la pêche et la chasse aux grands gibiers sont terminées et que la majorité des propriétaires ont fermé leur chalet pour l'hiver.

Un des ministères a déposé une présentation sur le bruit lors de l'audience du 29 avril en p.m. et dans ses conclusions il est indiqué que l'impact sonore a été sous-estimé et que l'étude sur le bruit ambiant actuel doit être améliorée. Le promoteur semble vouloir attendre les plaintes pour envisager la suite. Il y a certainement moyens de mieux circonscrire cet enjeu majeur qu'est le bruit.

Pour nous, cette étude doit être écartée et une nouvelle étude devrait être effectuée à partir des données obtenues pendant les périodes de fréquentation des villégiateurs. Les résultats devraient provenir de plusieurs sites pour la captation du bruit et ce, sur une bonne durée.

## **1.2 La sécurité**

Le promoteur veut mettre des mesures pour assurer la sécurité des utilisateurs et c'est tant mieux. Mais, lorsque l'on regarde de près ces mesures elles sont de l'ordre de l'information seulement. 55,000 trajets de camion vont s'ajouter aux 50,000 utilisateurs existants. On veut faire un chemin comme celui des passes dangereuses mais quels sont les données sur le nombre d'accident sur cette route qui est utilisée par 20,000 camions annuellement soit près de 3 fois moins que le chemin envisagé?

Nous ne pouvons accepter que le nouvel utilisateur à plus de 50% de ce chemin multi-usages ne s'engage pas davantage sur les mesures concrètes à prendre comme par exemple :

A quel endroit seront situées les voies de dépassement?

Le nivellement des côtes

L'élargissement de la route

Le redressement de certaines courbes

L'emplacement et le déneigement des stationnements d'hiver pour les utilisateurs

Et bien d'autres questions qui doivent être analysées tout de suite et non après les recommandations du Bape.

Qu'advient-il des entrepreneurs forestiers qui se prêteront aux enchères par le gouvernement? Ils auront eux aussi de camions qui emprunteront le même chemin, rien n'est comptabilisé à ce sujet.

L'impact de cette augmentation de trafic par le promoteur va se traduire par de la crainte et de la peur à utiliser le futur chemin forestier auprès des utilisateurs. Nous comprenons très bien les inquiétudes et appréhensions des propriétaires de pourvoiries. Malheureusement, il n'est pas possible d'évaluer ces craintes et peurs mais elles seront bien présentes, si bien qu'il faut réfléchir et avoir une vision "que la route sera un attrait dans le futur".

Le promoteur essaie de calmer le jeu auprès des utilisateurs mais il n'est pas possible d'éliminer les impacts négatifs du passage de 55,000 camions annuellement. Il ne faut pas se tirer dans le pied comme région, oui au développement économique mais il ne faudrait pas en arriver à perdre des retombées monétaires au chapitre de la pêche, de la chasse et des autres activités possibles dans ces paysages magnifiques.



## **2-Le processus pour les 125 villégiateurs à l'intérieur de 500 mètres de la route projetée.**

Malgré toute la documentation déposée, le promoteur n'a aucun processus pour connaître les inconvénients ou autres commentaires auprès des 125 propriétaires situés à moins de 500 mètres de la route.

Le promoteur répond qu'il a invité ces 125 villégiateurs dans le cadre d'une réunion publique d'information. Mais cela est nettement insuffisant pour celui qui a des suggestions ou autres commentaires à faire au promoteur. Le soussigné était présent à cette rencontre publique et ce n'était définitivement pas le temps et la place pour exposer et régler des problèmes individuels.

Le promoteur soutient que l'assemblée publique auprès des 125 villégiateurs est suffisante et qu'ils ont pu s'exprimer mais il a tort. 21 villégiateurs ont été rencontrés de gré à gré mais, depuis, le promoteur juge qu'il a fait les efforts nécessaires et il veut attendre les plaintes pour la suite.

Nous ne pouvons pas être d'accord avec cette façon de voir. Pourquoi ne pas être proactif et rencontrer les autres propriétaires concernés avant la réalisation du projet, surtout qu'il ne manque pas de temps au promoteur pour s'exécuter. Attendre les plaintes n'est certainement pas un signe de vision pour un partage de cette route pour les 25 prochaines années minimum.

Un exemple, le mien. Il y a une montée de 2 km que les camions pleins devront gravir près de mon chalet. J'ai soumis mon dossier au promoteur et aucune réponse ne me fut donnée. Les représentants du promoteur nous disent qu'ils ne peuvent rien faire sans une étude d'ingénierie détaillée. Il y a certainement moyen de circonscrire les problèmes anticipés et de commencer à travailler sur les solutions, de toute façon ce travail devra ce faire.

En tout état de cause, il ne faut pas croire que cette rencontre publique d'il y a plus de 1 an, a dissipé toutes les inquiétudes des propriétaires de moins de 500mètres du chemin. Je ne comprends d'ailleurs pas que le promoteur puisse affirmer le contraire, enfin.

### **3-L'entretien et l'exploitation du transport par camion forestier en sous-traitance.**

Le promoteur entend confier à sous-traitance l'exploitation du transport et de l'entretien de la route. C'est une stratégie d'entreprise mais ce n'est pas aux utilisateurs d'en payer le prix. Le promoteur veut se concentrer sur son « core business » et pour ce faire il confiera le transport et l'entretien à plusieurs entrepreneurs. **Mais qui sera responsable de quoi.** Advenant un accident ou autre cause de catastrophes, il ne faudrait pas entendre une réponse du genre « ce n'est pas la faute d'Ariane si tel évènement s'est produit mais bien la faute de l'entrepreneur ».

Le promoteur ne peut pas se déresponsabiliser de l'entretien de la route et du transport. Il doit être tenu responsable au même titre que l'entrepreneur fautif. C'est par son projet de mine que la route va connaître un accroissement considérable du nombre de véhicules. La route fait partie de son projet, au même titre que la mine elle-même. Comme dit l'adage « l'accessoire suit le principal ».

Cette route n'est pas un mal nécessaire pour le promoteur et conséquemment il doit être conjointement et solidairement responsable au même titre que ces fournisseurs de service. C'est au promoteur à gérer ses relations et obligations avec les entrepreneurs. Les villégiateurs n'ont pas à subir les inconvénients d'une faute d'un tiers, c'est Ariane qui doit demeurer responsable en bout de ligne.

C'est à Ariane aussi de prévoir les mesures d'urgences en d'accident ou autres. Nous n'avons, rien entendu à ce sujet pourtant les hôpitaux sont loin et les ambulances aussi.

Nous croyons que des efforts devront être déployés du côté plan des mesures d'urgences. Il va de soi qu'un accident est difficilement prévisible comme les catastrophes naturelles mais ils arrivent quand même et les scénarios d'urgence doivent être analysés par le promoteur.

## **CONCLUSION**

Depuis la première consultation publique du promoteur, l'élément sécurité a été soulevé par plusieurs intervenants. Nous ne voyons pas comment les craintes des usagers vont baisser. Nous présumons de la bonne foi de la part des représentants du promoteur et c'est pourquoi ils doivent mieux cerner cet enjeu puisque l'on discute ici de la vie humaine, on ne peut pas se contenter d'attendre les plaintes.

Comme nous l'avons dit en audience publique, nous ne sommes pas contre le projet. Il est évident que le dossier économique est bien monté et que ce projet est important pour la région, toutefois il reste beaucoup de travail à faire pour que les usagers de cette route puissent l'utiliser en toute sécurité.

Nous ne voulons pas nous opposé en tant que tel au projet de la route mais il est primordial de clarifier toute la question du bruit parce qu'elle deviendra une source de conflit avec le promoteur. En plus, les 125 villégiateurs ont des choses à dire et des informations à obtenir et ce n'est pas en attendant leurs plaintes que les problèmes éventuels vont disparaître, au contraire cela deviendra une source de contentieux avec le promoteur. En effet, s'il existe des dommages encourus et prouvés par un villégiateur, il peut y avoir des recours contre le promoteur.

Le calme et la sérénité recherchés par les villégiateurs en forêt sont certainement menacés par le projet, jamais les Monts-Valin n'auront connus un tel taux de fréquentation par camion et pour une telle durée, les inconvénients en seront manifestes. Nous ne croyons pas qu'il faille attendre les plaintes pour régler les problèmes qui seront rencontrés pendant 25 ans c'est long, imaginez 50 ans.

MERCI DE VOTRE ATTENTION.

**Préparé par membres du comité ad hoc :** Denis Mérette, président  
Jean Lapointe  
Gérald Martel  
Valérien Lalancette