



MÉMOIRE

Préparé par
LE COLLECTIF DE L'ANSE-A-PELLETIER

Dans le cadre du projet d'ouverture et d'exploitation d'une mine d'apatite au Lac à
Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean

Présenté à
La Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Saint-Fulgence, 20 mai 2015

INTRODUCTION

Nous nous intéressons à ce projet parce que nos résidences se situent à l'Anse-à-Pelletier et que le promoteur affirme que son projet ne peut se réaliser sans la construction d'un nouveau port sur le Fjord du Saguenay, précisément à l'Anse-à-Pelletier.

Arianne Phosphate a choisi de présenter un projet comprenant une mine et une route. Pourtant, elle doit livrer son produit par bateau. Ses études auraient donc dû aussi porter sur la faisabilité de construire un port, soit au Saguenay, soit à Forestville, qui étaient les deux options possibles au départ. À quoi bon étudier un trajet si l'endroit n'est pas favorable pour un port? Il est impensable de ne pas étudier le port avant de déterminer la route utilisée pour s'y rendre.

NOS PRÉOCCUPATIONS

Nous croyons au développement durable et, à l'Anse-à-Pelletier, les impacts que laisseront la route et le port risquent de ruiner le mode de vie, les activités agricoles et la quiétude des habitants. Ces impacts vont enlever la pertinence de nos projets d'agriculture biologique et notre volonté de vivre à l'époque contemporaine d'une façon autre qu'en se basant sur le développement industriel conventionnel. De plus, ce secteur pourrait même devenir un laboratoire d'expérimentation d'agriculture durable pour toute la région. Que ce soient les entreprises Les Jardins de Sophie ou Le Jardin des Mêmes, bien connues dans la région, ou d'autres en développement en raison du microclimat que l'on retrouve en cet endroit, tous les espoirs sont permis aux jeunes qui vivent dans ce secteur.

Paysage

Notre première préoccupation tient à la préservation du paysage. La nature, même ordinaire, doit être prise en compte dans n'importe quel projet de développement. La Nature n'est jamais «rien». Un développement durable n'est jamais insensible à la beauté du monde et, dans le cas présent, nous parlons de l'Anse-à-Pelletier, qui est un véritable paradis. On pourrait même en faire un relais du silence comme il en existe en Europe. À partir du Cap Jaseux, un superbe tableau naturel s'offre à la vue des visiteurs. La réputation de la beauté sublime du Fjord n'est plus à faire. Il importe de préserver l'intégrité de ces paysages grandioses pour les amateurs de plein air, les touristes, les croisiéristes et les générations futures. Le circuit des bateaux de croisière passe tout près du site convoité par Arianne Phosphate pour la construction du port, des énormes silos d'entreposage et du convoyeur de chargement des navires. Lorsqu'ils remonteront la baie des Ha! Ha!, les croisiéristes auront droit devant eux les nouvelles infrastructures portuaires. Cette vision viendra remplacer la vue d'un des plus beaux sites du Fjord, au croisement des trois bras du Saguenay. Les silos feront plus de 50 mètres de largeur par plus de 50 mètres de hauteur (plus de 170 pieds), le tout s'élevant à 218 mètres au-dessus de la rivière Saguenay. La présence de tels silos a causé tout un émoi dans la population de la Ville de Québec. Personne, ni même le maire Labeaume, n'avait mesuré l'ampleur de l'impact sur le paysage.

La vocation récréotouristique du Saguenay reflète plusieurs valeurs collectives. On y retrouve trois parcs: Le Parc national du Fjord-du-Saguenay, le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent et le Parc national des Monts-Valin. La région du Saguenay vise même à obtenir le titre de Géoparc par l'UNESCO pour le Fjord. Cette accréditation inscrirait le territoire dans un

réseau mondial pour touristes passionnés de nature et d'histoire. Les villages de Saint-Fulgence et Sainte-Rose-du-Nord font partie de la vallée de la biodiversité et sont des pôles de découverte du Parc marin.

Nous considérons que les organismes gouvernementaux devraient s'engager dans la protection du patrimoine paysager afin d'assurer une cohérence dans la vision du développement du Fjord du Saguenay. L'importance de la compagnie Ariane Phosphate à l'échelle locale nécessite-t-elle de perturber aussi profondément la vocation récréotouristique de ces attractions majeures que représentent le Fjord et les Monts-Valin?

Il n'y a pas si longtemps, la réglementation imposait de posséder plusieurs hectares de terrain pour construire une habitation afin de limiter la villégiature aux abords du Fjord. La MRC propose maintenant un changement de zonage pour transformer la zone forestière au sud de la 172 en une zone industrielle. Nous nous opposons vigoureusement à ce changement de zonage qui va à l'encontre de la vocation du Fjord.

Bélugas

Les menaces qui pèsent sur la survie de la population de bélugas nous préoccupent également. Des études seraient nécessaires afin de déterminer l'influence de l'augmentation du trafic maritime en particulier sur la répercussion des sons sur et sous la surface de l'eau dans un endroit étroit comme le Fjord, où il y a beaucoup de réverbérations en raison de la présence massive de parois rocheuses profondes¹. De même, des études sur la capacité de support des écosystèmes du Fjord seraient requises. Ce milieu est particulier en ce sens que la pollution chimique s'accumule dans le Fjord parce que sa configuration particulière empêche les substances persistantes d'être évacuées². On retrouve tous ces contaminants dans les sédiments déposés dans les profondeurs du Fjord et il faut à tout prix éviter de les remettre en circulation par des activités humaines. Le glissement de terrain de Saint-Jean-Vianney ainsi que la très forte introduction de sédiments lors du déluge de 1996 ont recouvert de manière très significative les fonds marins du Saguenay contaminés par le mercure et les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Ce recouvrement est particulièrement protecteur à proximité des zones sources de ces contaminants. Les travaux de construction d'un port et l'aménagement d'une structure fixe sous-marine vont perturber les courants marins d'une large zone, ce qui pourra remettre en suspension et rendre bio-disponibles ces contaminants hautement toxiques pour les espèces aquatiques. Le béluga est particulièrement sensible à la pollution. La population de béluga du Saguenay-Saint-Laurent est maintenant officiellement en voie de disparition³. Selon le chercheur Michel Leboeuf de l'Institut Maurice-Lamontagne⁴, la situation du béluga n'a jamais été aussi critique. La modernisation et l'utilisation de nouvelles technologies a permis de réduire certains contaminants, mais d'autres continuent à s'accumuler.

La situation inquiétante de la survie de la population de béluga du Saguenay-Saint-Laurent survenant pendant que le promoteur faisait miroiter de belles promesses a suscité des prises de

¹ MICHAUD, Robert. Président du GREMM et directeur des programmes de recherche, Entrevue radiophonique à ICI Radio-Canada Première, 2014.

² CARON, Jocelyn. Saguenay, une ville, un fjord, une rivière. Québec, Les Éditions GID, 2013.

³ COSEPAC. « COSEWIC Base de données : Béluga », http://www.cosewic.gc.ca/fra/sct1/searchdetail_f.cfm?id=102

⁴ OUELLET, Yves. DUMAS, Alain. Saguenay - Un fjord et son royaume. Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2008.

position du monde économique. Certains ont même affirmé qu'on n'était pas pour perdre des emplois pour des bélugas. Éric Dufour, conseiller stratégique chez Raymond Chabot Grant Thornton (firme qui a évalué les retombées économiques pour Saint-Fulgence) et ancien président de la Chambre de commerce de Saguenay a écrit à ce sujet : « [...] mon sens des responsabilités civiques me force à me préoccuper de la race humaine.⁵ » et « Il faut se soucier évidemment de l'aspect du béluga, et si ç'a un impact sur ce projet-là [Arianne Phosphate] il faut se demander ce qu'on veut dans la vie.⁶ » Pourtant, ce débat est un faux débat. La mine d'Arianne Phosphate ne peut être exploitée qu'au Lac à Paul. La majorité des emplois seront situés sur place à la mine et pour le transport, tout le monde aura des chances égales d'y travailler, seules les compétences seront considérées. Les promesses faites par Arianne Phosphate pour prioriser les travailleurs de Saint-Fulgence et Sainte-Rose-du-Nord sont irréalistes. Par ailleurs, un transport via Forestville générerait autant d'emplois qu'un transport via Sainte-Rose-du-Nord.

Puisque nous accordons beaucoup de valeur à la protection du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, nous espérons que cela a été ou sera pris en compte dans la pondération des critères pour le choix d'un scénario de transport.

Les inquiétudes financières

Nous avons des inquiétudes quant à la rentabilité du projet. Nous avons consulté le rapport du BAPE de Mine Arnaud⁷ dans lequel la rentabilité financière est mise en doute. Comment un projet qui exploite un produit similaire mais qui a près de 240 km de plus à parcourir pour atteindre l'eau peut-il être rentable? « La force de ce projet-là [Arianne Phosphate], c'est d'atteindre l'eau le plus rapidement possible.⁸ », dixit Jean-Sébastien David.

Aussi, nous nous demandons comment la compagnie va faire pour payer le port puisqu'elle n'a pas de liquidités et pas encore de partenaire qui achèterait sa production. Port Saguenay, au cœur de cette planification douteuse, a déposé au fédéral un projet de port sur la rive nord du Saguenay à l'usage exclusif de la compagnie Arianne Phosphate, mais l'argument de port multi-usages est parfois utilisé. On soupçonne que ce soit pour aller chercher du financement public. L'argument de la venue d'Arianne Phosphate avait aussi été utilisé lors des audiences publiques au sujet de la construction d'une desserte ferroviaire, aux frais des contribuables, au port de Grande-Anse. Sommes-nous encore en train de nous faire avoir?

Ils nous ont présenté le projet en disant qu'il y avait urgence d'agir en raison de la fenêtre d'opportunité qui s'était ouverte. Pourtant, le prix du phosphate avait déjà chuté à ce moment et depuis, la fenêtre semble fermée pour plusieurs années. Les gens du Saguenay croient beaucoup à ce projet et croient que les travaux de construction commenceront dès le décret octroyé. Mais les travaux ne pourront commencer tant et aussi longtemps qu'un investisseur n'est pas trouvé. Qui plus est, la compagnie sera sans doute vendue et qui sait quand le nouvel acquéreur voudra l'exploiter? Selon l'échéancier de la compagnie, la route au sud de la 172 sera une des premières réalisations, défigurant le paysage à tout jamais, afin de construire la

⁵ GAUTHIER, Myriam. « Dufour sonne l'alarme », Le Quotidien, 4 décembre 2014, <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201412/04/01-4825199-dufour-sonne-lalarme.php>

⁶ Ibid.

⁷ BAPE. « Projet d'ouverture et d'exploitation d'une mine d'apatite à Sept-Îles », <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape301.pdf>

⁸ ICI Radio-Canada.ca. « Arianne Phosphate : le transport du minerai soulève des inquiétudes », 19 février 2015, <http://ici.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2015/02/19/001-arianne-phosphate-information-bape.shtml>

desserte maritime. Allons-nous commencer à construire un nouveau port dans le Saguenay qui ne servira peut-être jamais, à même titre que la desserte ferroviaire au port de Grande-Anse qui a été justifiée en grande partie par Arianne Phosphate, qui demeure très peu utilisée et qui ne sera jamais utilisée par Arianne Phosphate?

Il faut ici se poser une question élémentaire sur la pertinence de la localisation d'un port de transbordement en bordure d'une zone géo-morphologique présentant de très fortes dénivellations, ce qui rend tout à fait inopportun le transbordement d'une grande quantité de matières premières sur des navires. L'environnement immédiat des ports de référence sont des terrains ne présentant pas de dénivelés et permettant aux véhicules de transports et d'approvisionnement (routiers ou ferroviaires) d'accéder à proximité du lieu d'embarquement sans contrainte. À ce sujet, il est très clair que jamais ce port de mer ne pourra être desservi par un chemin de fer.

De plus, il reste une crainte parmi les résidents de l'Anse-à-Pelletier au sujet de la localisation du port. Bien que les terrains menant à une localisation d'un port à Sainte-Rose-du-Nord aient été mis sous option, l'étude du Groupe Conseil Nutshimit-Nippour sur le choix de la variante dans l'Anse-à-Pelletier dévoile que le site retenu est moins favorable que celui situé aux Îlots Jalobert⁹. Entre autres, les difficultés au niveau de la navigation constitueraient un obstacle en ce qui a trait au site qui a finalement été retenu, selon Cégertec WorleyParsons¹⁰. Nous craignons que le site puisse changer après l'étude par le BAPE et le nouveau tracé échapperait donc au processus d'audiences publiques, brimant ainsi le droit de parole des citoyens. Plus que cela, nous croyons que notre liberté d'expression sera entravée et que nous ne pourrons plus contester la réalisation d'un port advenant qu'un certificat d'autorisation soit émis pour la route. L'acceptation de la route reviendrait à accepter un port indirectement. Le BAPE n'étudie pas le projet de port, mais il doit en tenir compte, puisque les deux éléments sont indissociables.

Finalement, la compagnie a prévu de l'argent pour démanteler ce port si elle fait faillite ou après les 26 ans d'opération prévus pour la durée de la mine. Comment cela s'insère-t-il dans le cadre d'un quai multiusagers et d'une voie de sortie pour le Plan Nord? Comment cela s'insère-t-il dans les 16 principes de développement durable?

QUALITE DE VIE

Au fil des ans, le secteur de l'Anse-à-Pelletier a attiré des familles qui ont toutes la même volonté de vivre autrement : plus de relation directe avec la nature, plus de relation avec sa communauté, moins de superflu, moins de bruit. Nous tenons à garder cette qualité de vie bâtie et gagnée à la sueur de nos fronts. Nous nous opposons à une régression de la qualité de vie que nous avons construite et que nous nous efforçons de préserver et développer. La qualité de vie de tous les résidents des Monts-Valin sera aussi grandement diminuée par les nuisances occasionnées par la route.

Doit-on éradiquer la quiétude de tout un secteur pour les intérêts d'une compagnie minière? Sommes-nous obligés de sacrifier ce que nous avons de plus cher : notre territoire? Déjà que le Lac à Paul sera sacrifié et que le secteur des Monts-Valin subira les impacts majeurs de ce projet, irons-nous jusqu'à sacrifier également le Fjord du Saguenay sur l'autel de la rentabilité

⁹ Document PR5.1 Annexe B2, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/PR5.1_annexeB2.pdf

¹⁰ Ibid.

économique pour quelques investisseurs? Nous le rappelons, les emplois resteront, peu importe par où le minerai doit sortir.

ACCEPTABILITE DU VOLET TRANSPORT DU PROJET

Nous considérons que le volet transport du projet est inacceptable. Il va à l'encontre de la philosophie de développement de la région et de toutes les actions qui en ont découlé dans le passé. Ce projet de port est bâti à l'usage exclusif d'Arianne Phosphate. Il est même envisagé de le démanteler après 26 ans. Quel message envoie-t-on à nos jeunes avec un tel projet? Croyez-vous qu'on envoie un message de changement vers le développement durable quand on propage l'idée qu'une compagnie minière va sauver la région? Qu'advient-il lorsque la mine ferme? Nous serons encore au point mort, avec comme héritage des cicatrices permanentes sur notre paysage. Il est temps de sensibiliser la population à l'autonomisation, c'est-à-dire se prendre en main en édifiant des projets durables et en protégeant ce qui peut être développé durablement.

Finalement, la compagnie Arianne Phosphate ne semble pas réaliser toute l'importance de l'augmentation du risque d'accidents que son scénario de transport peut causer sur la route des Monts-Valin, très utilisée par les villégiateurs. Il ne faut pas se faire d'illusions, certaines personnes devront faire le sacrifice de leur vie afin de permettre à Arianne Phosphate de transporter son minerai. Combien? La minière n'a jamais voulu répondre à cette question, sous prétexte que toute route comporte des risques.

SOLUTION DE MOINDRE IMPACT

Il importe de choisir le scénario de transport qui aura le moins d'impact sur la sécurité de tous les usagers et sur l'environnement, sans égard à la maximisation des retombées pour favoriser une municipalité ou une région en particulier. Un projet d'une telle envergure se doit d'être analysé en fonction de maximiser les retombées pour l'ensemble des québécois. Arianne Phosphate nous a déjà dit qu'il était impossible de construire un port à Forestville. Nous avons cru pendant un certain temps ce qu'on nous disait. Pourtant, comme nous le savons aujourd'hui, Forestville représente une alternative plus qu'intéressante pour tout le volet transport de ce projet, y compris le port de mer.

L'analyse déposée par Arianne Phosphate lors de la première partie des audiences¹¹ confirme des avantages clairs pour le scénario Forestville, mais l'analyse qui en est faite ne semble pas objective, puisque de faux obstacles ont été ajoutés pour le scénario Forestville, tandis que de véritables obstacles ont été omis pour le scénario Saint-Fulgence. Effectivement, selon des informations qui nous ont été rapportées en provenance du MTQ, il ne serait pas nécessaire de construire un viaduc sur la route 138 (Forestville), alors qu'il serait nécessaire d'en construire un sur la route 172 (Saint-Fulgence) en raison de la visibilité restreinte. Aussi, l'utilisation de la route 385 (Forestville) ne semble pas poser de problème, contrairement à ce qu'affirme Arianne Phosphate. Finalement, la construction et l'utilisation d'infrastructures portuaires est tout à fait possible à Forestville selon la firme Logistec qui est très expérimentée dans ce domaine. Des esquisses des infrastructures portuaires à construire étaient même présentes à l'annexe E du document, qui a depuis été retirée sur le site du BAPE. À la lumière de ces informations, nous croyons qu'une analyse multicritères devrait être effectuée par une firme indépendante.

¹¹ Document DA2, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DA2.pdf

COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS POUR BONIFIER LE PROJET

Nous comprenons que le scénario de transport au sud de la 172 ait été identifié très tardivement. Est-ce une raison suffisante pour ne pas décrire les composantes pertinentes du milieu? Nous estimons que le milieu aquatique aurait dû être décrit, puisque la conséquence de construire une route jusqu'au Saguenay serait logiquement de construire un port au bout. La procédure est cousue de fil blanc. Le promoteur ne présente pas le port, puisque cela lui évite de présenter des études sur le milieu marin. Il va même jusqu'à omettre la population vivant près du site de transbordement, malgré les demandes du MDDELCC. N'aurait-t-on pas dû présenter aussi le patrimoine humain, de façon à comprendre la communauté locale, l'utilisation du milieu et leurs perceptions à l'égard du projet? L'utilisation du site de la scierie où la compagnie veut entreposer son GNL est-elle bien documentée? Le site étant occupé par une scierie depuis plusieurs années, serait-il propice à ces installations? Des mesures de la qualité de l'air devraient aussi être effectuées en raison de possibles émanations de gaz, tel le méthane.

Le climat sonore devrait aussi être mesuré aux abords du Fjord et des modélisations devraient être effectuées pour la zone riveraine quand on sait que le bruit voyage plus facilement dans un espace dégagé et entouré de montagnes. Notons que le bruit est l'une des préoccupations majeures des résidents de l'Anse-à-Pelletier, étant donné le silence qui y règne présentement.

Par ailleurs, nous croyons que l'argument de synergie avec le tourisme sur les Monts-Valin ne constitue pas un avantage pour la réalisation du projet, bien au contraire. En effet, faire transiter 120 camions hors-norme par jour sur une route multi-usages aussi achalandée nous apparaît un pari très risqué sur le plan de la sécurité. Cette cohabitation fera à notre avis plutôt fuir les touristes qui craindront de rencontrer ces mastodontes.

Selon un tableau fourni par Arianne Phosphate¹², les scénarios de Forestville et Saint-Fulgence seraient pratiquement à égalité pour les coûts, mais le temps de cycle serait plus court pour Forestville. Dans ce contexte, quel est l'avantage du scénario retenu? Sachant qu'il y a d'importants gisements d'apatite au nord de Forestville, les infrastructures portuaires pourraient bénéficier à plus d'un usager. Un port à cet endroit permettrait également de distribuer la richesse à ce coin de pays qui en a grandement besoin. Sortir le minerai directement par le fleuve éviterait aussi de circuler sur les Monts-Valin, parmi les villégiateurs, et éviterait les difficiles conditions de navigation dans la rivière Saguenay, particulièrement au niveau de l'estuaire, le besoin d'assistance des pilotes du Saint-Laurent, l'utilisation de remorqueurs, la présence des vents au site choisi, la non acceptabilité sociale des résidents de l'Anse-à-Pelletier, ainsi que la perturbation du parc marin et du milieu de vie du béluga.

AUTRES SUGGESTIONS

Le transport d'un aussi grand volume de minerai par camion va générer une quantité astronomique de gaz à effet de serre. Ce mode de transport pour un nouveau projet est aberrant considérant les inquiétudes mondiales au sujet des changements climatiques. Dans un

¹² Document PR5.2.1 Analyse 11B, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/PR5.2.1_analyse11B.pdf

article récent du Devoir¹³, le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, juge que la lutte contre les changements climatiques est un « *devoir* », puisque « *l'avenir de notre planète en dépend* ». Nous suggérons donc d'étudier un tracé de train vers Forestville, puisque d'autres gisements ont été identifiés dans ce secteur. Nous savons que construire une voie ferrée est plus coûteux au départ, mais c'est plus sécuritaire et moins cher à exploiter. De plus, les émissions de gaz à effet serre seraient significativement réduites. En amortissant les coûts sur une période minimale de 26 ans et en intégrant d'autres projets miniers dans le secteur, peut-être que l'investissement serait rentable et s'inscrirait mieux dans une démarche de développement durable.

AUTORISATION

Nous pensons que le projet n'est pas suffisamment réfléchi et qu'il est prématuré d'accorder l'autorisation pour l'exploitation de la mine. Ce projet semble avoir des lacunes au niveau de la mine, par exemple au niveau de l'étanchéité du parc à résidus et de la qualité des eaux d'exhaure. Les charges totales à l'effluent, pour la durée de la mine, n'ont pas été fournies. Ces données pourraient également changer si la durée de la mine est prolongée. Cette éventualité est très probable étant donné que la compagnie possède plusieurs autres zones qui ont déjà été partiellement étudiées. Certaines sont constituées de Nelsonites et sont donc prometteuses. Un communiqué de presse¹⁴ d'Arianne Phosphate confirme que la compagnie a l'objectif d'amener la durée de vie de la mine à 50 ans. Les conséquences sur l'environnement seraient d'autant plus grandes. Ce projet ne passera qu'une seule fois devant les audiences publiques, on se doit donc d'en analyser tous les aspects avant d'y apposer un sceau d'autorisation.

Il n'y a actuellement pas de pénurie de phosphate sur les marchés mondiaux, ce qui fait en sorte que seulement les mines les moins coûteuses à exploiter sont susceptibles d'ouvrir à ce moment. Cela nous fait comprendre pourquoi la compagnie tient tant à réduire ses coûts de transport, quitte à utiliser un moyen de transport très polluant, avec un coût environnemental et humain inacceptable.

NOS CONCLUSIONS

Il faut préserver la richesse collective pour conserver une meilleure qualité de vie.

Est-ce que le projet du Lac à Paul est une option valable pour le Québec ou s'agit-il d'un projet supportant la socialisation des risques et la privatisation des profits?

Le Gouvernement du Québec aurait dû ou devrait élaborer un véritable plan pour exploiter et transporter les minerais du Nord. La question a été posée lors de la première partie des audiences et le document fourni ne répond pas du tout à la question à savoir où seront situées d'éventuelles infrastructures, qu'elles soient ferroviaires ou portuaires. Un projet, un port, ce n'est pas du développement durable, c'est du n'importe quoi.

¹³ SHIELDS, Alexandre. « Couillard exhorte Ottawa à dévoiler ses cibles », Le Devoir, 2 avril 2015, <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/436213/gaz-a-effet-de-serre-couillard-exhorte-ottawa-a-devoiler-ses-cibles>

¹⁴ Arianne Phosphate, 14 octobre 2014, <http://www.arianne-inc.com/fr/salle-de-presse/communiqués-de-presse/arianne-annonce-une-augmentation-de-13-des-ressources-minerales-mi-1-présentes-sur-la-zone>

Liste des membres du Collectif de l'Anse à Pelletier

France Turcotte et Carol Lamontagne	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Ghyslaine Gagné et Faruk Ekich	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Paulette et Claude Turcotte	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Florence Blackburn et Jean-Luc Simard	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Marie Blackburn et Sylvain Barbeau	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Anne Farine et Maximilien Teufel) Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Michèle Blackburn et Martin Perron) Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Françoise Simard et Yvon Girard) Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Jean-Philippe Larivière) Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Isabelle Corriveau et Martin Lecours	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Diane Bolduc et Serge Fortin	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
David Fortin	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Thérèse Bélisle et Claude Lafrance	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Nathalie Camus et David Ellis	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Josée Vermette et Martin Fillion	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Sonya Guay et Michel Montmigny	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Louis Tremblay	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Sophie Gagnon et François Tremblay	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Jacques St-Pierre	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Nathalie Raimbault et Marc Tremblay	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Michèle Martin et Marcel Mercier	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Madeleine Bouchard et Israel Blanchet	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Réjean St-Gelais et Cuyama St-Gelais	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Emmanuelle Gilbert et Guillaume Lord	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Danielle Laprise et Hubert Morin	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence
Lyne Brissette et Daniel Lord	Ch. Anse à Pelletier, Saint-Fulgence