

Mémoire déposé au BAPE

Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac-à-Paul au Saguenay-Lac-St-Jean



L'Anse-à-Pelletier l'hiver

par

Daniel Lord
Secteur de l'Anse-à-Pelletier
St-Fulgence

Préambule

Pourquoi je m'intéresse au projet

Ma conjointe et moi serons fortement impactés par le projet du promoteur. Les résidents permanents les plus proches du terminal maritime projeté sur la rive nord du Saguenay à l'Anse-à-Pelletier, c'est nous. Même si absent de la présente étude, le projet de terminal maritime est indissociable du projet dans son ensemble puisque c'est le moyen qu'a trouvé le promoteur pour livrer son apatite sur le marché international. Il nous faut donc s'exprimer sur le projet soumis au BAPE par le promoteur

Plusieurs raisons de toute nature pourraient justifier notre refus de ne plus assister au spectacle représenté par la photo de la page de titre de ce mémoire, i.e. une photo où l'on peut voir un couvert de glace ininterrompu. Ce couvert ne résistera pas aux passages répétés des brises-glaces autour du nouveau terminal maritime. Nous vivons déjà l'expérience du terminal maritime de Grande Anse, juste en face de chez nous sur la rive sud, et nous voyons le résultat. Le couvert de glace est morcelé par le passage fréquent du brise-glace. Au lieu de voir ce navire une fois par année cassé les glaces près de notre résidence (photo de droite), nous le verrions plusieurs fois par hiver. Ce seul impact n'aurait évidemment pas justifié une levée de bouclier, même si le couvert de glace ininterrompu trois mois par année fait partie intégrante du charme de demeurer à cet endroit, entre autre pour la pêche blanche et le ski de fond sur le Saguenay gelé. Les raisons de notre opposition sont beaucoup plus profondes. Ma conjointe traitera de certains sujets dans son mémoire individuel et d'autres résidents ainsi que le le mémoire du collectif feront de même.



Pour ma part, je m'intéresse aussi au projet en tant que responsable d'une équipe de recherche dont les membres circulent régulièrement sur les chemins forestiers. En bout de ligne, la responsabilité d'assumer la sécurité des membres de mon équipe me revient. La plus grande partie de mon mémoire porte sur cet aspect de la sécurité de tous les usagers qui vont croiser à de multiples reprises les camions du promoteur sur la route des Monts-Valin (R-200).

Divisions du mémoire et précisions

Ce mémoire se divise en deux grandes parties qui, elles-mêmes se subdivisent en quelques autres. La première partie est plus personnelle, alors que la deuxième s'attarde sur des faits. Le résultat est probablement un mémoire trop long mais qui reflète l'état d'esprit dans lequel je me retrouve

depuis la réception de la lettre du 24 octobre 2013 où Arianne Phosphate nous¹ annonçait, sans ménagement, son intention de construire un nouveau port à l'Anse-à-Pelletier. Juste à côté de chez nous certes, mais avant tout sur les rives du majestueux fjord du Saguenay. Depuis ce temps, je navigue entre désespoir, espoir et recherche de cohérence. Ce mémoire se veut le reflet de tout ça.

Je suis bien conscient que plusieurs personnes affirment et affirmeront que je suis animé avant tout par le syndrome NIMBY (pas dans ma cour). Je ne peux nier que mon intérêt à décortiquer toutes les facettes du projet du promoteur afin d'en analyser les forces et les faiblesses tient son origine de ce syndrome. Après tout leur premier scénario exigeait l'installation du nouveau port à moins d'un km de chez nous, donc dans notre cour littéralement. Mais une fois ce choc passé et après avoir identifié quelques conséquences que je juge inacceptables socialement avec la réalisation de certaines parties de ce projet (le port et la stratégie de transport principalement pour leur effet respectif sur le fjord et sur la sécurité des usagers), ma motivation fondamentale pour poursuivre ma contestation du projet dans son ensemble s'est complexifiée et ne répond plus, selon moi, qu'au seul cadre NIMBY. Cette contestation tient maintenant beaucoup plus au fait que je vis sur la rive nord du fjord depuis 15 ans, que je vois tous les jours une infrastructure portuaire sous-utilisée «drette» devant ma face sur la rive sud du fjord. De plus, je commence à être fatigué de voir des éléments signifiants de notre patrimoine naturel être sacrifiés sur l'autel des lois non-écrites de l'économie triomphante, soit un rendement théorique sur l'investissement de 20 % dans ce cas-ci. Accepter une nouvelle infrastructure portuaire dans le fjord du Saguenay alors que les deux existantes sont sous-utilisées, c'est reconnaître la faillite de notre imagination à trouver des solutions qui couleront peut-être plus chères au plan monétaire mais qui protégeront mieux l'intérêt commun. Et si par la bande cela protège mon petit monde de l'envahissement de l'industrialisation, ce ne sera qu'un effet collatéral.

Avant de passer à la première partie, deux précisions s'imposent. Premièrement, je ne conteste pas le projet minier comme tel; c'est la localisation du terminal maritime et la stratégie de transport pour l'atteindre qui me font problème. Deuxièmement, je voudrais apporter une correction sur une... correction amenée par le promoteur lors de la soirée du 28 avril 2015. Je cite M. Arsenault et je souligne :

«D'abord, juste une petite correction! Notre chemin et les installations futures de Port Saguenay ne se situent pas à l'Anse à Pelletier, mais se situent maintenant sur le territoire de la municipalité de Sainte-Rose.» (l. 3262-3264 doc. DT1).

Désolé de contredire M. Arsenault, mais le chemin et les installations futures de Port Saguenay se situent dans l'Anse-à-Pelletier. Au plan géographique, cette anse d'environ 13 km de rive (la plus grande du fjord du Saguenay à ma connaissance) va de la Pointe-aux-Pins à l'ouest sur le territoire de St-Fulgence jusqu'au Cap-à-l'Est à l'est sur le territoire de Sainte-Rose-du-Nord. Le scénario présenté par le promoteur en octobre 2013 prévoyait le quai dans la partie la plus à l'est de St-Fulgence, alors que la proposition finale prévoit le quai 1 km plus à l'est dans la partie la plus à l'ouest de Ste-Rose-du-Nord. Dans les deux cas, les localisations sont dans l'Anse-à-Pelletier. Cependant, le plus important pour le collectif de l'Anse-à-Pelletier tient au fait que le terminal maritime se situe toujours dans le fjord du Saguenay, lequel a déjà consenti deux ports en eau

¹ Tout au long de ce texte le nous est employé lorsque je désire inclure ma conjointe dans l'énoncé.

profonde pour répondre aux besoins de l'industrialisation et des échanges commerciaux avec la planète, soit La Baie et Grande Anse. La naturalité du fjord n'a pas à payer de nouveau pour des supposés erreurs de localisation d'infrastructures humaines ou pour des besoins spécifiques pour un projet spécifique. Aux humains la responsabilité d'être suffisamment imaginatif pour optimiser l'utilisation de ce qu'il a déjà mis en place.

Partie I : Les émotions

Dans le préambule, je faisais état des trois sentiments qui m'habitent depuis plus de 18 mois face au projet soumis par le promoteur: désespoir, espoir et recherche de cohérence.

Le désespoir

Désespoir car je ne peux comprendre que tout le gratin politique d'une région qui se dit si fière de son fjord adhère si facilement (aveuglement ?) à la thèse du promoteur voulant que sans port à l'Anse-à-Pelletier point de salut pour le projet minier. Que mes élus (député provincial, préfet, maire) soient prêts à sacrifier une fois de plus le fjord pour quelques retombées hypothétiques identifiées par un consultant qui a tout intérêt à écrire ce que le client veut bien entendre me laisse pantois. Pourtant toute la région du Saguenay s'enorgueillit dès qu'elle le peut d'avoir en son sein un élément naturel aussi exceptionnel en l'associant le plus souvent possible à ses campagnes de promotion. Par exemple, l'application mobile de ville de Saguenay se nomme «Saguenay, une ville – un fjord ». Ce genre d'appropriation par toute une communauté n'est pas anodin. Pour ma part, cela me confirme qu'il est du devoir de ma génération (je suis six fois grand-père) de s'assurer que les générations futures auront tout autant de fierté que nous à vivre et à habiter le fjord qui, rappelons-le, est le fjord de l'hémisphère nord qui est situé le plus au sud sur la planète. Ce fjord que l'on tente d'ailleurs de faire inscrire comme élément naturel sur la courte liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ce fjord qui n'a rien à envier aux célèbres fjords de Norvège, eux-mêmes sur cette liste et que j'ai eu le plaisir de visiter l'an dernier (photo de droite). Paradoxalement, la MRC du fjord appuie cette demande pour l'UNESCO, mais appuie quand même le projet de construction d'une nouvelle infrastructure portuaire sur la rive nord du fjord du Saguenay. Cherchez l'erreur!



Désespoir de voir que la population québécoise se mobilise autant sur plusieurs enjeux de protection de l'environnement (gaz de shale, pétrole, bélugas, forêts primaires, etc.), mais qu'elle se lève si peu pour un enjeu concernant la protection de l'élément identitaire par excellence de la région du Saguenay et l'un des plus significatifs à l'échelle de la province : le fjord du Saguenay. Un parc marin et un parc terrestre ont même été créés pour le protéger sur sa plus grande partie. Plusieurs écrits et films célèbrent la beauté du fjord et sa naturalité. À commencer par cet immense



spectacle, la fabuleuse histoire d'un royaume, qui joue à Saguenay depuis 1988 et qui débute par une célébration du fjord en soulignant son occupation historique par les premières nations. Je pourrais citer plusieurs ouvrages qui célèbrent la beauté du fjord². Par exemple, le livre de Jocelyn Caron (page de titre illustrée à gauche) au titre évocateur : «Saguenay, une ville, un fjord, une rivière». À mon sens, c'est une québécoise d'origine belge qui a su le mieux résumer en quelques lignes l'essence et l'importance du fjord dans une chronique récente publiée dans le journal Le

Quotidien du 9 décembre 2013³. Ce texte me fournit amplement de raisons pour continuer à lutter pour faire réaliser l'incongruité de construire une nouvelle infrastructure portuaire dans le fjord du Saguenay alors qu'il y a de grandes disponibilités dans celles qui existent déjà, de l'aveu même du directeur général de Port Saguenay (l. 125-130 doc. DT2).

Désespoir d'entendre si peu les utilisateurs actuels de la route forestière se questionner sur les dangers à leur propre sécurité qu'engendreront les 50 000 passages annuels de camions hors-norme. Comme usager de cette route et comme responsable d'équipes qui l'utilisent régulièrement, la question de la sécurité m'est rapidement apparue évidente dès que j'ai commencé à enligner les chiffres et à les comparer aux situations antérieures vécues sur cette route, ainsi qu'aux situations vécues présentement sur les autres routes forestières. J'y reviendrai abondamment dans une section ultérieure. Cependant la question fondamentale demeure : pourquoi est-ce que cet enjeu m'interpelle autant alors qu'il semble si peu inquiéter les utilisateurs réguliers de ce chemin forestier (pourvoyeurs, ZEC, villégiateurs devant emprunter cette route pour se rendre à leur chalet). Les promesses d'entretien à l'année prennent-elles tant le dessus sur les désagréments et les possible risques d'accident considérablement accrus engendrés par le ballet incessant de camions hors norme pendant les 26 prochaines années ? Il y a déjà nombre d'accidents sur ces routes pourtant (doc. DB17). Heureusement plusieurs villégiateurs du lac Rouvray et des membres du RLTP ont posé dernièrement nombre de questions pertinentes sur ce sujet. Vivement des mémoires de leur part.

Désespoir aussi au plan plus personnel car, comme plusieurs à l'Anse, l'essentiel des raisons expliquant notre implantation permanente dans cet environnement peu altéré par l'industrialisation va foutre le camp avec la concrétisation du projet de terminal portuaire à l'Anse-à-Pelletier. Pour ma conjointe et moi, notre plan de match patiemment construit depuis plus de 15 ans, auquel adhère nos enfants et petits enfants, est en danger. Nos économies aussi puisque nous avons investi beaucoup d'argent dans la concrétisation de ce plan de match. Et ça s'adonne que... nous aussi nous n'avons pas de plan B.

² L'auteur Yves Ouellet et le photographe Alain Dumas en ont produit des fabuleux.

³ <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201312/09/01-4719108-je-suis-le-fjord.php>

L'espoir

Espoir car la stratégie de transport par camion de ce projet sur une route multi-usage grandement utilisée ne peut survivre qu'avec une acceptation par nos décideurs que la sécurité des usagers n'est pas au cœur de leur préoccupation. Je ne crois pas que ce soit le cas et j'espère que la démonstration que j'en fais plus loin saura les sensibiliser à cet enjeu fondamental du projet.

Espoir car le démarrage du projet dans sa forme actuelle semble rendre frileux les investisseurs potentiels. Je soumets l'hypothèse que c'est le scénario transport et non la mine elle-même qui fait problème. Peut-être aussi que l'obligation qu'il y ait, sous une forme ou sous une autre, une importante injection de fonds publics place ces mêmes investisseurs en mode attente. On comprendra cependant que les annonces récentes confirmant l'appui des bras financiers du gouvernement du Québec à plusieurs nouveaux projets miniers doivent leur donner espoir, ce qui devrait les inciter à rester en mode attente jusqu'à ce que la hauteur de l'investissement public à ce projet soit confirmé. Mais doit-on investir nos billes dans un projet aussi risqué au plan financier et dans ses impacts négatifs concernant la sécurité des usagers de la route forestière R-200 ? Certaines personnes m'ont suggéré de ne pas me faire d'illusion avec l'apport d'argent public. Elles m'ont dit qu'il y en aura car plusieurs indices laissent croire à une proximité politique entre les promoteurs et le gouvernement provincial actuel. Mais bon, il faut être prudent avec ce genre d'affirmation car une situation comme celle dans laquelle je me retrouve peut donner un poids démesuré à une forme ou l'autre de la théorie du complot. Et je ne suis pas un partisan de cette théorie. Je préfère croire en la bonne foi de toutes les parties, même si parfois certaines actions laissent planer un doute. Par exemple, le document présenté par le promoteur Administration portuaire du Saguenay (APS) à l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale (ACEE) (doc. DA39) afin de présenter son projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay ne fait aucune mention des résidents de l'Anse-à-Pelletier dans la section 3.1.5 qui décrit les résidences situées à proximité du projet. Pourtant, certaines d'entre elles (la nôtre p.ex.) sont les plus rapprochées du projet de terminal. Pire encore, ce promoteur a omis de placer une information capitale sur la carte de la page 20 intitulée «Environnements immédiats du site du terminal maritime». Les carrés identifiant la localisation de 3 des 4 résidences situées à l'est de la rivière Pelletier sont absents. En fait, la seule de ces 4 résidences toujours localisée par un carré sur cette carte est celle du propriétaire du terrain où se construirait le terminal maritime. Pourtant, les 3 résidences omises ont toujours été identifiées sur les cartes soumises par le promoteur Arianne Phosphate dans le cadre du BAPE (du moins, celles que j'ai pu voir). Simple erreur du consultant engagé par l'APS ou omission volontaire pour dorer la pilule face à l'ACEE ? Pas toujours facile de ne pas sombrer dans la théorie du complot !

Justement, espoir car le projet de terminal maritime si essentiel au projet devra probablement passer au travers d'un autre crible, soit l'agence canadienne d'évaluation environnementale. D'autres bonnes questions en perspectives, même si, comme plusieurs l'ont exprimé dans la première partie des audiences, il me serait apparu plus logique et conforme de ne tenir qu'un seul processus d'audiences publiques sur toutes les facettes obligatoires à la réalisation du projet du promoteur.

Espoir également car il existe des alternatives à l'Anse-à-Pelletier comme terminal maritime. Le collectif de l'Anse-à-Pelletier en a suggéré une. Elle avait l'immense avantage de rejoindre un

terminal maritime existant (Grande-Anse). Elle pouvait encore être bonifiée (voir plus loin), mais le promoteur a écarté rapidement notre alternative. La municipalité de Forestville a aussi montré son grand intérêt à accueillir le terminal maritime si essentiel au projet du promoteur (doc. DC1). Je croyais que la topographie moins exigeante et un nombre de villégiateurs significativement moins élevé le long de ce trajet comparativement à ceux menant au Saguenay donneraient à cette destination un avantage qui viendrait grandement compenser les quelques km en plus. L'analyse multi-critère du promoteur me donne tort. On y reviendra. Je comptais aussi sur la réponse à une demande de la Commission concernant une stratégie globale de transport du minerai pour les projets miniers situés au nord du 49^e parallèle (Société du Plan Nord), ainsi que sur les réponses aux questions supplémentaires de la Commission posées à la même Société (doc. DQ7). Les documents DB13 et DQ7.1 sont décevants, en ce sens qu'ils ne nous aident en rien pour bonifier le projet spécifique présenté par le promoteur. Malheureusement pour nous, la Société du Plan Nord ne ferme pas la porte à l'idée d'un troisième terminal maritime sur les rives du fjord. En effet, en réponse à la question 9 du document DQ7 «Est-ce qu'un tel plan nécessiterait l'ajout d'un troisième port en eaux profondes à la tête du fjord du Saguenay?», la Société répond ceci : «La Société du Plan Nord n'a pas actuellement de position arrêtée quant à la construction ou non d'un troisième port sur la rivière Saguenay.»

La cohérence

Recherche de cohérence car mon obligation d'opposition à la partie «terminal maritime» du projet et mon inconfort avec la stratégie de transport par camions hors-normes sur une route multi-usage rentrent en conflit avec le fait que la mine elle-même ne me cause pas de problème majeur. J'attends le rapport du BAPE sur cette partie du projet pour renforcer ou atténuer cet appui à la dimension mine. Comme bien du monde, je souhaite à la région les emplois de qualité promis par ce projet. Mais l'entêtement du promoteur à présenter un scénario qui obligera la construction d'une nouvelle infrastructure portuaire dans le fjord du Saguenay ne me laisse pas le choix : je dois analyser le projet sous toutes ses coutures afin d'en scruter toutes les facettes, exercice auquel je ne me serais probablement pas prêté si la facette «terminal maritime» ne venait pas me chercher aussi intensément. D'où, on le verra, la section concernant toute la stratégie de transport de l'apatite où j'y fais part de plusieurs réserves, lesquelles, si elles sont retenues, discréditent quelque destination qui soit et non seulement Ste-Rose-du-Nord. Ces réserves viennent aussi fragiliser notre propre proposition du Collectif de l'Anse-à-Pelletier comme scénario possible de transport. Cette dernière a été construite avec la prémisse que la stratégie par camion pouvait être viable, sachant que la démonstration restait à faire. Je ne suis plus sur maintenant que cette stratégie peut effectivement être viable (voir plus loin).

Parlant de destination, une question lancinante occupe régulièrement mes pensées depuis le début du projet. Pourquoi le promoteur tient-il tant à la destination Ste-Rose-du-Nord, au point de tout faire pour discréditer toute autre destination envisageable, quitte à inventer des arguments parfois discutables ? Pourquoi ne pas admettre qu'il pourrait y avoir un plan B si la démonstration était faite qu'une autre destination était plus favorable pour l'atteinte du but ultime, soit l'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul. Que cache cet entêtement ? Je sais bien que le chef de l'exploitation du promoteur a régulièrement affirmé qu'il voulait que «toutes toutes les retombées économiques de ce projet profitent à la seule région du Saguenay-Lac-St-Jean». Le but ultime est-il de démarrer la

mine ou de favoriser sa région d'origine ? Se coupe-t-on d'améliorations susceptibles de bonifier le projet avec une telle attitude ? La très grande majorité des emplois ne sont-ils pas à la mine et dans le transport, et non au terminal maritime ? Les gros investisseurs visés pour la mise de fond initiale sont-ils sensibles à ce chauvinisme ? Est-ce une commande des gros détenteurs d'action du promoteur ? Je répète : Que cache cet entêtement ? Enfinement, ce syndrome du «tout tout dans ma cour» est-il plus noble que celui du «pas dans ma cour» ?

Partie II : Les faits

L'Anse-à-Pelletier, la meilleure destination. Vraiment ?

Ma compréhension de la stratégie de transport du promoteur

Le promoteur affirme qu'il a besoin d'une stratégie qui va lui permettre de réduire au maximum les manipulations de son produit, tant pour des questions de réduction des coûts que de perte de qualité. Ça lui prend donc une stratégie en trois étapes, soit la succession camion hors norme-convoyeur-bateau. Parmi toutes les destinations présentées dans les différents documents, trois respectent ce grand principe : 1) Ste-Rose-du-Nord (Anse-à-Pelletier), privilégié par le promoteur; 2) Grande-Anse, suggéré par le collectif de l'Anse-à-Pelletier et écarté par le promoteur; 3) Forestville, rapidement étudié puis écarté par le promoteur.

Une analyse multi-critère incomplète

L'ensemble de la documentation laisse croire que le promoteur avait déjà choisi sa destination finale au 24 octobre 2013, lorsqu'il a décidé que seule une stratégie en trois étapes était viable financièrement. Plus rien ne pouvait le faire changer d'idée par la suite. Même pas une meilleure idée ! Ce sont les analyses comparatives entre les trois destinations possibles qui me poussent à faire ce commentaire. En effet, le promoteur utilise une forme d'analyse multi-critère pour comparer une destination avec une autre. Les critères sont bien identifiés (doc. DA23, p.ex.), mais nous n'avons aucune idée de l'importance d'un critère par rapport à un autre dans l'analyse. À fortiori, nous n'avons aucune idée des arguments qui auraient pu conduire le promoteur à pondérer de façon plus importante un critère par rapport à un autre.

Le MDDELCC (l. 1622-1630 doc. DT4) et la commission elle-même (l. 1520-1620 doc. DT4) ont aussi montré leur perplexité sur la façon dont les différentes analyses multi-critère ont été menées. Ceci est d'autant plus dommage qu'une proposition avait été faite au promoteur par une organisation indépendante, la chaire de recherche en Éco-Conseil de l'UQAC, afin de réaliser une telle étude (Claude Villeneuve, titulaire de la chaire, comm. pers.). La chaire a proposé une analyse de développement durable avec la grille 35 questions avec pondération et évaluation par les parties prenantes. L'expertise de la chaire en analyse multi-critère a déjà servi plusieurs projets. Le promoteur lui-même se vante d'avoir utilisé l'expertise de la chaire pour établir sa politique de

développement durable⁴. De plus, le promoteur a fait produire par la Chaire une estimation des gaz à effet de serre émis durant la durée de vie de la mine, document qui fait aussi état des émissions produites par le transport du concentré d'apatite par camions ou par pipeline⁵.

En somme, il avait l'expertise à côté de chez lui, il l'avait déjà utilisé, il en était satisfait, mais il a fait le choix de ne pas l'utiliser. Et ça donne ce que ça donne : une analyse qui, selon ma compréhension de l'outil, ne respecte pas les critères d'indépendance reconnus dans le monde de l'analyse multi-critère. Généralement, une telle analyse doit aider à prendre les meilleures décisions. Dans ce cas ci, je reste sous l'impression que l'outil a été utilisé pour justifier une décision : toutes les alternatives ne portaient pas égales.

Je ne ferai pas la démonstration de cette dernière affirmation puisque la commission a déjà démontré son grand intérêt à fouiller plus à fond la méthodologie multi-critère utilisée par le promoteur, tant l'outil lui-même que son utilisation en tant que tel (doc. DQ4, question 2). De toute façon, au moment d'écrire cette partie du mémoire (18 mai), on attendait toujours la réponse du promoteur sur des précisions demandées par la Commission, précisions qui m'auraient été fort utiles pour rédiger cette section du mémoire. Pourtant, elles avaient été demandées pour le 13 mai.

Une stratégie de transport risquée

Je présente ici mon analyse détaillée de la stratégie de transport par camion hors-norme choisie par le promoteur. Elle est motivée avant tout par le fait que je fais partie d'une équipe de recherche universitaire qui a installé depuis plus de 20 ans des dispositifs expérimentaux permanents et temporaires un peu partout en forêt boréale. De la rivière Broadback sur la route du Nord jusqu'à la Côte Nord, les membres de cette équipe ont circulé, à un moment ou l'autre, sur à peu près tout ce qui existe de route de classe 1 dans la région SLSJ. Et ceci se fait toujours, au gré de notre réussite aux différents programmes de subvention.

Nous avons donc croisé et dépassé plus d'un camion hors-norme de transport de bois depuis plus de 20 ans. Des pare-brises cassés certes, mais aussi quelques expériences plus fâcheuses, sans séquelles permanentes heureusement. Les chercheurs responsables de ces équipes, dont moi-même, ont toujours accordé une grande importance aux dimensions sécurité. Pour les déplacements sur les routes forestières, cela signifie la location ou l'achat de camionnettes 4X4 équipées de pneus tout terrain. Les outils permettant de communiquer avec les autres utilisateurs des chemins forestiers, soit les radios CB et FM faisaient partie des équipements obligatoires installés dans chacune des camionnettes utilisées. La consigne était de s'annoncer à chaque endroit désigné à cet effet. Combien de fois avons-nous constaté que les camionneurs, eux, ne le faisaient pas toujours!

⁴ <http://www.arianne-inc.com/fr/engagements/developpement-durable>

⁵ <http://www.arianne-inc.com/fr/engagements/environnement>

C'est cette expérience de longue date, construite tant personnellement qu'après échanges avec des utilisateurs aguerris des routes forestières de classe 1 membres de notre équipe de recherche, qui m'a conduit à écrire ce paragraphe dans ma requête pour obtenir des audiences publiques :

«Si les autorisations sont données pour qu'une telle stratégie de transport se mette en place sur une route forestière qui ne serait pas dédiée au seul transport de l'apatite, il est clair que nous nous embarquons dans une aventure qui fera morts et blessés. Je ne doute pas que l'initiateur va prendre toutes les précautions possibles, mais mon expérience personnelle et professionnelle sur ce type de route m'enseigne qu'il y aura nécessairement des mésaventures. Et je ne parle pas que de pare-brise cassés! Jusqu'où notre tolérance doit-elle aller comme société alors que l'on vient juste de déboursier plus de 1 milliard de dollars pour améliorer la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides, beaucoup pour des questions de sécurité routière et de réduction du nombre d'accidents? C'est une question qui méritera sûrement une longue discussion lors d'éventuelles audiences publiques.»

Et bien nous y voici rendu.

Le mode de transport privilégié par les minières

Lorsque j'ai pris connaissance de la stratégie de transport du minerai du promoteur, j'ai fait un calcul rapide pour en voir l'ampleur : 3 millions de tonne d'apatite à transporter par année dans des camions hors-norme pouvant déplacer 120 tonnes à la fois, ça signifie 25 000 voyages aller par année sur un chemin forestier multi-usage. Est-ce acceptable ? Comme on se fie souvent à des comparables pour trouver réponse à ce genre d'interrogation, j'ai commencé ma quête en cherchant réponse aux deux questions suivantes: 1) Qu'en est-il au Québec pour les autres projets miniers d'envergure comparable ? 2) Est-ce qu'une minière ailleurs dans le monde utilise une stratégie de transport équivalente ?

Déplacer 3 M de tonnes de produits miniers n'est pas chose courante. En fait, cela se fait pour le fer de la Côte-Nord transporté jusqu'aux ports de Sept-Îles et Port-Cartier, ainsi que l'ilménite de fer transporté au port de Havre-St-Pierre. Pour le fer, les quantités sont beaucoup plus grandes que 3 M de tonne, alors que c'est cette quantité qui sort de la mine d'ilménite de Havre-St-Pierre. Dans tous les cas le transport se fait par rail. Pour le comparable Havre-St-Pierre, on parle d'un chemin de fer d'une soixantaine de km. Pour les autres minerais extraits au Québec (or, nickel, zinc, diamant, etc.), les quantités sont beaucoup plus petites et le transport par rail ne semble pas aussi essentiel.

La stratégie de transport par camion est utilisée pour certaines mines de nickel. Par exemple, le concentré de nickel de la mine Raglan au Nunavik est transporté par camion sur une centaine de km jusqu'à un terminal maritime situé dans la baie Déception. Ici on parle d'un transport annuel de 30 000 tonnes, soit 100 fois moins que ce qui est prévu pour la mine d'apatite du promoteur. De plus, il est raisonnable de croire que les autres utilisateurs de la route empruntée par les camions venant de la mine Raglan se font rares sous ses latitudes.

Ma conclusion : tous les projets répertoriés au Québec qui ont à transporter de si grande quantité de matériel (3 M de tonnes) sur une si grande distance (230 Km) dans des conditions topographiques

et climatiques aussi difficiles que celles rencontrées entre le Lac à Paul et la vallée du Saguenay le font tous par train. C'est facile à comprendre lorsque l'on sait qu'un seul voyage de 250 wagons peut transporter 25 000 tonnes de matériel par voyage au lieu de 120 tonnes par remorque et par voyage. Donc 2 voyages de train pour remplir un navire Handymax de 50 000 tonnes contre 100 fois plus de voyage par camion.

Qu'en est-il ailleurs dans le monde ? J'ai cherché et je n'ai pas trouvé d'équivalent. N'étant pas un expert du domaine minier, j'ai demandé à quelques experts géologues si ça existait. Pas d'exemple. En désespoir de cause, je me suis rabattu vers le promoteur en lui posant la question lors de la séance de questions du 18 février dernier. Aucune réponse convaincante. Je lui ai dit que je reposerais la question lors de la première partie des audiences du BAPE. En fait cette question a même été posée deux fois (l. 4475-4511 doc. DT1 et l. 1702-1728 doc. DT4). Aucun équivalent dans le secteur minier n'a été identifié par le promoteur. Il affirme qu'il s'est inspiré de ce qui se fait dans le domaine forestier. Je le cite : «Pour vous donner un ordre de grandeur, nous, c'est cent vingt (120) camions par jour sur des chemins hors normes. Et pour vous donner juste un exemple, une usine à Saint-Félicien de pâte kraft reçoit cent soixante (160) camions de copeaux par jour qui passent dans des milieux urbains pour la plupart.» (l. 4494-4497 doc. DT1). Le promoteur nous donne aussi comme réponse : «Donc que ce soit du bois, que ce soit du minerai en arrière d'un camion, il n'y a aucune différence.» (l.1724 doc. DT4). Même si je suis d'accord avec cette dernière affirmation, creusons un peu plus l'analyse.

Le transport forestier comme source d'inspiration

Lorsque le promoteur nous donne l'exemple des camions de copeaux, je veux juste rappeler qu'un tel camion est adapté à circuler normalement sur les routes régionales asphaltées. Ils circulent à vitesse normale avec des charges d'environ 40 tonnes par remorque. En somme, ils se fondent au trafic normal entre leur lieu de chargement et leur lieu de déchargement, avec moins d'impact sur la fluidité du trafic qu'un camion hors-norme qui roule plus lentement que tous les autres véhicules qui utilisent la même route forestière. De plus, Contrairement à la mine, les lieux de chargement sont diversifiés. Le propriétaire de l'usine de pâte de St-Félicien, Produits Forestiers Resolu (PFR), possède à lui seul 6 scieries situées à différents endroits du SLSJ. Les plus rapprochées de l'usine de pâte de St-Félicien sont les scieries de La Doré, de St-Félicien, de St-Thomas-Didyme et de Girardville. PFR possède aussi la scierie de Mistassini et celle St-Ludger-de-Milot (Petit-Paris) en copropriété. Je ne connais pas les proportions de copeaux provenant de chacune des scieries mais il est évident que plusieurs d'entre elles participent à l'alimentation de l'usine de pâte de St-Félicien. Pour cette raison ainsi que pour les questions du type de camion utilisé et des routes asphaltées empruntées, la comparaison me semble douteuse.

Selon moi, la fluidité du trafic sera passablement plus affectée sur la route forestière multi-usage empruntée par les camions hors norme du promoteur. Ceux-ci vont voyager à une vitesse variant entre 20 et 70 km/hre maximum étant donné la topographie accidentée du secteur. Ils le feront à une fréquence de 5 à l'heure (ou 10 passages à l'heure) sur une route gravelée empruntée par des camions forestiers de dimension normale qui roulent plus vite et par des usagers en camionnette et VUS qui roulent encore plus vite. Au travers de tout ça, on retrouve toujours quelques automobiles qui tentent de s'adapter. Je sais que la limite de vitesse sur les routes forestières est fixée à 70

km/hre. La pratique nous dit que les véhicules légers et plusieurs camions normaux excèdent cette limite. On peut bien dire que ce n'est pas correct et qu'il faudra que ça change, la réalité est celle-là et le promoteur n'aura pas de moyen coercitif à sa disposition pour faire respecter la limite de vitesse. Cette grande différence de vitesse de roulement entre les différents usagers, beaucoup plus prononcée que sur la voie publique asphaltée empruntée par les camions de copeaux, m'inquiète grandement quant à la sécurité des usagers. La fréquence des tentatives de dépassement risqué va probablement augmenter de façon considérable, avec tout ce que cela comporte en fait d'augmentation de probabilité de collision frontale. Le problème, c'est que personne ne semble avoir d'études qui permettraient de confirmer ou d'infirmier cette hypothèse, construite avec un mélange de gros bons sens et d'expérience personnelle.

Parlons quantité maintenant. Combien y avait-il ou y a-t-il eu de voyage de camion hors-norme forestier sur les routes forestières régionales. Pour faire ce calcul, il existe deux moyens bien simples. Il suffit de connaître la capacité de transformation des scieries situées au bout du chemin forestier en question ou de connaître la possibilité forestière annuelle des territoires forestiers dont le bois est dirigé vers ces scieries. En effet, tout le transport par camion hors-norme sur les routes forestières de la région servait avant tout au transport de bois, sauf pour quelques rares exceptions pour répondre à certains besoins ponctuels (éolienne, p.ex.). Prenons le chemin des Passes, par exemple. Un forestier m'a donné le chiffre de 1,2 M de m³ de bois comme possibilité forestière annuelle devant sortir par ce chemin forestier multi-usage. La capacité des camions de Remabec, propriétaire de la scierie située à l'Ascension-de-Notre-Seigneur⁶ au lac St-Jean, laquelle a une capacité de transformation de l'ordre de 800 000 m³, est de 145 m³ par voyage. Si on suppose que les camions qui alimentent l'autre scierie au bout de ce même chemin, soit la scierie de St-Ludger-de-Milot qui a une capacité de transformation de l'ordre de 500 000 m³, sont du même gabarit, cela signifie environ 8 500 voyages de camion forestier hors norme par année sur le Chemin des Passes, soit presque trois fois moins que ce que prévoit le promoteur avec son transport d'apatite. Et on parle du chemin le plus fréquenté en camion hors-norme de la région, à ma connaissance.

Prenons le cas de la route R-200 qui se termine à la scierie de St-Fulgence. Le même genre d'exercice nous amène à déduire qu'il n'y a jamais eu plus que 5 000 voyages de camions hors-norme par année qui ont approvisionné cette scierie durant ses meilleures années. C'est 5 fois moins que le nombre qu'auront maintenant à expérimenter les mêmes usagers de ce chemin forestier multi-usage si le projet du promoteur va de l'avant dans sa forme actuelle. Rappelons aussi que la possibilité forestière annuelle de ce territoire tourne autour de 350 000 m³ de bois. À 325 emplois environ par 100 000 m³, il est clair que tout ce bois va être récolté. La scierie de St-Fulgence étant maintenant fermée, il devra être livré ailleurs. En toute logique, ce sera en camion hors-norme si on parle de BOISACO à Sacré-Cœur ou en camion normal (40 m³ par voyage) pour la part qui approvisionnera des scieries qui ne peuvent être rejointes qu'en passant par une route régionale numérotée. Une chose est sûre, la R-200 sera empruntée, au moins en partie, par tout ce transport de bois.

On peut aussi prendre le problème à l'envers. Si on transportait 25 000 voyages de bois plutôt que de l'apatite, quel devrait être la capacité de transformation de la scierie située au bout de la route ?

⁶ Cette scierie s'approvisionne partiellement en forêt privée en plus de la forêt publique

Entre 2,5 et 3,5 millions de m³ selon la capacité de charge des camions forestiers hors-normes utilisés. Aucune scierie au Québec ne se rapproche de cette capacité de transformation. La possibilité forestière en SEPM⁷ de toute la région du Saguenay-Lac-St-Jean (SLSJ) est présentement de 5,4 de M de m³. Dans un passé récent, elle a déjà été à plus 8 M de m³ et il s'est déjà récolté plus de 7,5 M de m³ de bois SEPM dans la région. En fait, l'une des grandes différences du monde forestier avec le monde minier, c'est que le territoire de récolte est dispersé et que les scieries sont réparties sur un grand territoire. Elles sont situées, pour plusieurs d'entre elles, au bout de chacun des grands chemins forestiers régionaux. Une mine, elle, a une localisation unique et on doit vivre... ou mourir avec cette localisation dictée par les hasards de la géologie.

En somme, le projet du promoteur va faire circuler 3 fois plus de camions hors-norme que le nombre maximal déjà expérimenté sur l'une ou l'autre des routes forestières multi-usages de la région SLSJ. Et même 5 fois plus si l'on parle de la route R-200 privilégiée par le promoteur. La grande question maintenant : Est-ce si grave que ça ? Est-ce que c'est ce serait gérable au plan de la sécurité de tous les usagers empruntant la nouvelle route de classe 1A ? Je n'ai pas la réponse, mais mes inquiétudes, tant comme usager occasionnel que comme responsable d'équipes de travail qui empruntent la route visée par le promoteur, m'obligent à demander à quelqu'un de me trouver une réponse satisfaisante.

C'est d'ailleurs ce que j'ai tenté de connaître avec ma question portant sur le nombre maximal de camion hors-norme qui peut être acceptable sur une route forestière multi-usage avant que la sécurité des usagers ne soit compromise de façon inacceptable (l. 4167-4206 doc. DT1). Autrement dit, quel est le seuil au delà duquel la cohabitation multi-usage pourrait être trop risquée pour la sécurité de tous les usagers ? La réponse du représentant du MFFP, ministère propriétaire des routes forestières, nous apprend qu'aucune étude n'a été faite pour déterminer ce seuil (l. 4212-4222 doc. DT1).

Je trouve cette réponse insatisfaisante, car on n'est devant un cas de figure jamais vu et que ce cas de figure devrait interpeller tous ceux qui s'intéressent le moindrement à la sécurité des nombreux usagers de cette route forestière. Je donne l'adresse de deux sites internet qui devraient permettre à la commission de réaliser que je ne suis pas le seul à considérer l'enjeu sécurité sur les routes forestières comme un enjeu majeur⁸.

De par son ampleur, inédite dans sa dimension transport par camion hors-norme sur un seul chemin forestier multi-usage, le projet du promoteur invite le gouvernement du Québec à étudier plus à fond toute la question de la sécurité sur ce type de route. À trouver une réponse claire à la question suivante :

⁷ SEPM pour sapin, épinette, pin et mélèze.

⁸ <http://ici.radio-canada.ca/sujet/routes-forestieres>
<https://www.youtube.com/watch?v=i7Q7lhP2fIM>

Un chemin forestier multi-usage peut accepter quelle fréquence de passages de camion hors-norme avant de décider, pour des questions de sécurité de l'ensemble des usagers, qu'il doit être transformé en chemin à usage dédié au seul transport par camion⁹ ?

Une réponse en faveur du chemin dédié obligerait bien sûr la construction d'un autre chemin pour les autres utilisateurs que les camionneurs. Tout ça paraît impensable pour l'instant. Mais il me semble que la société ne peut plus faire l'économie de cette réflexion. À preuve, les situations absurdes auxquelles peuvent nous conduire les règles régissant ce type de route. Lorsque j'ai discuté avec un forestier du secteur des opérations forestières qui travaille au bureau régional du MFFP concernant la question posée au paragraphe précédent, la réponse que j'ai obtenue m'a sidéré. Il m'a dit que, à la limite, une minière (ou tout autre usager industriel en fait) pourrait faire sortir ses camions hors-norme à la queue-leu-leu, produisant ainsi une ligne ininterrompue de camion hors-norme entre la mine et le site de déchargement à Ste-Rose-du-Nord ; sur 240 km !!! Rien ne l'en empêcherait. Lorsqu'une réglementation permet des choses aussi absurdes, ça signifie qu'il y aurait peut-être lieu de faire des études qui permettrait de définir certains seuils quantitatifs au delà desquels on juge que la sécurité des usagers est compromise de façon trop importante. Le Ministère des transports le fait, à ma connaissance, pour les routes sous sa juridiction. Pourquoi pas le MFFP ? Le mode de transport du minerai choisi par le promoteur nous y invite. Je dirais même plus, il nous y oblige avant de donner quelques autorisations que ce soit lui permettant d'aller de l'avant avec son projet.

Un trafic appelé à grossir ?

La réflexion suggérée ci-dessus est d'autant plus pertinente que certains élus de la région SLSJ justifient leur appui au projet en faisant miroiter l'idée que le nouveau quai et le chemin rénové aideront la région à mieux se positionner pour devenir une porte d'entrée et une porte de sortie incontournable pour le plan Nord. À les entendre parler, c'est par là que sortiront les innombrables richesses non identifiées qui se retrouvent nécessairement sur le territoire couvert par le projet d'Arianne Phosphate... et bien au delà de ce seul territoire. Si ce souhait devait se réaliser, a-t-on pensé que l'on amplifierait le problème de la cohabitation multi-usager sur la route des Monts-Valin ? Surtout s'il s'agit d'un autre projet minier qui prévoit lui aussi une sortie de son minerai par camion hors-norme sur cette même route. Il y a plusieurs indices positifs de roche phosphatée dans le secteur environnant du lac à Paul, tant plus au nord qu'à l'est et qu'au sud. À ma connaissance, aucun projet n'est aussi avancé que celui présenté par le promoteur. Ont-ils des chances d'être plus avancées d'ici les 26 prochaines années ? Si le territoire du Nord de la région et à l'ouest de la Côte-Nord est pour devenir le croissant de la roche phosphatée dans le monde, ne vaudrait-il pas mieux identifier dès maintenant une voie de sortie qui ferait appel au seul mode de transport capable d'accepter de nouvelles capacités, soit le rail ? Peut-on prendre le risque de construire une nouvelle infrastructure permanente dans le fjord du Saguenay si on pense qu'elle deviendra inintéressante le jour où on se décidera enfin à réfléchir chemin de fer ? Car s'il y a chemin de fer un jour, un seul coup d'œil à la carte topographique de la région nous fait rapidement conclure que ce n'est pas à l'Anse-à-Pelletier que l'on va construire la gare !

⁹ Rappelons qu'un chemin de fer est un mode de transport dédié à un seul usage : le transport par rail.

Toujours dans le cadre de la justification de l'appui de certains élus au projet du promoteur, j'ai souvent entendu dire que nous allions obtenir, avec ce projet, une belle route de classe mondiale qui allait attirer un nombre considérable de nouveaux touristes, tant en hiver qu'en été. Ma réponse en tant qu'utilisateur expérimenté des routes forestières : s'il vient avec son propre véhicule, le nouveau touriste va venir une seule fois...et je ne suis pas certain qu'il va agir comme ambassadeur de la région suite à son expérience de transport sur cette route. Mais bon, ceci est une opinion, pas une analyse statistique.

Les montants prévus pour la réfection de la R-200 sont-ils réalistes ?

Si j'ai bien compris le document DA43, le promoteur prévoit dépenser près de 30 M \$ pour la mise à niveau de la route forestière R-200. Ceci représente environ 130 000 \$ du km pour amener la route au meilleur niveau (chemin de classe hors norme, doc. DB10). Ce cout au km est aussi celui retenu dans le document comparant les tracés Forestville et St-Fulgence (doc.DA21.1) Je ne suis pas un expert dans la construction et la rénovation de chemins forestiers, mais je connais plusieurs personnes dans le monde forestier qui ont une grande expérience en ce domaine. Les informations qu'ils me donnent jettent un doute certain sur cette estimation au km. Je ne peux dévoiler mes sources, celles-ci ayant requis la confidentialité. J'espère que la Commission appliquera à mon égard la même tolérance qu'elle a appliqué envers le promoteur pour les éléments qu'ils jugeaient confidentiels (ententes avec des citoyens de Ste-Rose-du-Nord et les Premières Nations, pour ne nommer que celles-ci). De toute façon, les éléments factuels fournis ici sont tous vérifiables auprès du MFFP ou auprès de constructeurs de route forestière indépendants du promoteur.

Premièrement, le promoteur reconnaît qu'il a tout intérêt à construire le meilleur chemin forestier possible, tel que signifié plus d'une fois par son expert M. Alain Lavoie (p. ex., l. 2763-2804 doc. DT3). Une telle route coute environ 1 M \$ du km si on prend l'exemple de la route du Nord qui relie Chibougamau à la route de la Baie James. Comme autre comparable, prenons la route hors-norme de 6,8 km que prévoit construire le promoteur au sud de la route 172 (p. 39, tableau 4.2, variante 5B, doc. DA3). Le promoteur prévoit un cout de chemin hors-norme de plus de 2,735 M \$, ce qui nous amène à 400 000 \$ du km. Si on inclut toutes les infrastructures nécessitées par ce trajet (le viaduc sur la route 172 et le pont sur la rivière Pelletier entre autres), ce seul bout de chemin de 6,8 km est estimé à plus de 7 M \$, soit plus de 1 M \$ du km. Et c'est sans compter le coût du viaduc prévu au chemin du lac Neil (p. 29, doc. DA1) puisqu'il ne fait pas partie du tableau 4.2 ; du moins je ne l'ai pas retrouvé.

Si on parle d'une route à rénover maintenant, comme c'est le cas ici, et qu'il y a dynamitage et plusieurs ponts et ponceaux à rénover, on parle plus de 300 à 400 000 \$ du km selon mes sources. Évidemment, ce coût au km dépend grandement de l'état de la route actuelle. Selon le doc. DT3, il est fort variable, certaines portions étant déjà de classe 1 (60 km sur 240,5 km au total), alors que d'autres sont plus de classe 2 (50 km) ou 3 (123 km), sans compter qu'il y a un nouveau chemin de classe 1 de 7,25 km à construire. Lorsque l'on regarde froidement l'état de la route actuelle et que l'on compare avec d'autres routes, le coût de rénovation de 130 000\$ par km me semble grandement sous-estimé. De plus, toujours selon certaines sources, la route forestière envisagée par le promoteur n'a pas été celle qui a été construite avec le plus de soin dans la région. Les fondations ne seraient pas aussi solides que d'autres routes. Pourtant s'il y a bien une route forestière qui aura

besoin de fondations solides, c'est bien celle envisagée par le promoteur étant donné la fréquence très élevée de passages de camions hors-norme transportant 120 tonnes à la fois. Sinon, la route défoncera rapidement dès qu'une pluie forte ou en continu surviendra, sans compter que la planche à laver y apparaîtra rapidement. Tout ceci peut ralentir grandement le transport, sinon l'arrêter. On verra à la section suivante que le promoteur ne peut pas se permettre cela, ses marges de manœuvre étant inexistantes. Celles du monde forestier sont existantes étant donné le nombre passablement moins élevé de déplacements.

En somme, les informations recueillies auprès de gens d'expérience sur la question des chemins forestiers me laissent croire que les coûts au km ont été sous-estimés d'un facteur 3 au minimum. Si cela s'avérait, le coût de la réfection du chemin R-200 passerait de 30 M \$ à 90 M \$, ceci aura sûrement une incidence significative sur le rendement sur l'investissement. À moins que notre bon gouvernement ne vienne à la rescousse !

Deux promesses difficiles à respecter

Le promoteur nous promet plusieurs mesures pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route forestière multi-usage qu'il veut emprunter. Je voudrais m'attarder sur deux de ces mesures : 1) les nuages soulevés par le passage des camions hors-norme du promoteur, et 2) le transport interrompu les fins de semaine.

Le promoteur promet l'épandage d'abats-poussières sur toute la longueur de la route durant l'été. Le problème c'est que l'hiver dure plus longtemps que l'été sur les Monts Valin et que le problème de nuage de poussière de gravelle se transforme alors, certaines journées, en un problème de nuage de poussière de neige. On n'a pas beaucoup parlé de cette problématique jusqu'ici. Sur plusieurs routes forestières peu fréquentées l'hiver, il est pensable de croire qu'il serait possible de vivre avec cet inconvénient. Sur une route aussi fréquentée l'hiver que celle des Monts Valin, le problème devra être adressé car il s'agira d'une réalité durant plusieurs journées du long hiver. Et pas seulement lors des journées de bordée de neige, fort nombreuses par ailleurs sur ce territoire. J'ai déjà skié un premier mai au Valinouët, un centre de ski qui ne produit aucune neige artificielle. Ça donne une idée !

Le promoteur affirme aussi qu'il ne transportera pas les fins de semaine. Je pense qu'il en a effectivement l'intention, mais il faut bien voir que ses marges de manœuvre sont quasi-inexistantes : minimum de 230 jours occupés par le transport du minerai + 102 jours de fin de semaine + 15 jours de semaine durant l'arrêt pour la période de dégel de 21 jours, le total donne 347 jours utilisés dans une année de 365 jours. Sans compter que l'expert du promoteur a admis que la période de dégel est probablement sous-estimée et qu'il faudrait plus parler de 20 jours de semaine plutôt que 15 (l. 2733-2736 Doc. DT3). Mon expérience sur les Monts Valin me laissent même plus penser à 25, sinon 30 jours de semaine de période de dégel certaines années¹⁰. La route sera difficilement accessible aux camions hors-normes de la compagnie durant toute la période de

¹⁰ Par exemple, pensez à une période de dégel hâtif dans la vallée du Saguenay et à une période de dégel tardif sur les Monts Valin. Ça s'est déjà vu. Et ça se verra encore dans les 26 prochaines années.

dégel. Si on ajoute au calcul de tantôt les congés fériés, les avaries, les maladies et autres impondérables de même nature, il est probable que le promoteur sera mis devant le choix de ne pas atteindre son objectif annuel de 3 M de tonnes ou de demander une dérogation pour voyager certaines fins de semaine pour combler le retard. Selon le promoteur lui-même, un retard d'une journée va prendre près de deux semaines à récupérer s'il essaie de compenser avec les seuls cinq jours de la semaine à sa disposition (l. 1958-1965 Doc. DT2). Le même retard pourrait être récupéré avec un seul jour de fin de semaine. La tentation sera grande, surtout si les retards s'accumulent.

La participation des résidents de l'Anse-à-Pelletier

Je m'en voudrais de terminer ce mémoire sans faire mention d'actions réalisées par le collectif de l'Anse-à-Pelletier en vue de bonifier le projet du promoteur tout respectant le fjord du Saguenay.

Les résidents de l'Anse-à-Pelletier ont souvent été identifiés comme les empêcheurs de tourner en rond dans le dossier du promoteur. Si protéger le fjord de la bêtise humaine nous oblige à porter ce chapeau, et bien soit ! Le collectif de l'Anse-à-Pelletier a rapidement montré ses couleurs lors de la première présentation publique du projet du promoteur le 5 novembre 2013 à St-Fulgence. Leur position est fort simple : «aucune nouvelle infrastructure portuaire dans le fjord du Saguenay tant que les infrastructures actuelles ne sont pas utilisées à pleine capacité». En cohérence avec cette position, des membres du collectif ont travaillé sur une proposition d'alternative de transport de l'apatite par camion hors-norme. Elle a été présentée au promoteur en avril 2014 (doc. DA5.1). En juillet 2014, une analyse comparative commandée par le promoteur l'a définitivement écartée (doc. DA5). Selon ce que j'en comprends, l'un des plus gros irritants était la construction d'un nouveau pont sur la rivière Saguenay. Nous avons voulu marier deux besoins bien identifiés à Saguenay avec cette proposition : 1) permettre à Ariane Phosphate d'atteindre une infrastructure existante, le port de Grande Anse, avec sa stratégie de transport par camion; 2) répondre à un besoin criant à Saguenay concernant des impératifs de sécurité en situation d'urgence, soit la présence d'un second pont sur la rivière Saguenay dans l'arrondissement de Chicoutimi. La fermeture prolongée du seul lien fonctionnel entre les deux rives pour les véhicules motorisés en décembre 2013, le pont Dubuc, a démontré que cette déficience devra être réglée un jour ou l'autre. Le mariage des deux problématiques nous est donc apparu évident. Une autre faiblesse de la proposition selon le promoteur était l'obligation d'utiliser des camions normés plutôt que des camions hors norme pour parcourir les derniers km de route. À ma connaissance, aucune tentative de bonifier notre alternative n'a été discutée par la suite. Pourtant, tout seul dans mon coin, j'ai pensé à un moyen d'éviter l'étape de transbordement problématique. Il suffirait d'obtenir une autorisation permettant aux camions hors-norme du promoteur de circuler sur les voies de droite du nouveau pont. Il suffit juste de le prévoir et de faire les plans en conséquence. Sans compter qu'une voie plus large serait tout aussi utile pour tout le transport routier hors-norme (wide load avec voiture(s) escorte(s)) qui va vers la Côte-Nord en transitant par le Saguenay. Depuis le doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides, ce type de trafic semble avoir grandement augmenté sur les routes 175 et 172. Quant à la dérogation, les gens de Forestville nous ont appris que cela est réalisable puisque leur proposition tient compte de l'obtention d'une telle entente avec le MTQ pour l'utilisation de la route 385 entre Labrieville et Forestville (doc. DC1, p. 3). C'est d'autant plus facile dans notre cas que nous pouvons agir en amont puisque le pont reste à planifier et à construire.

Je voudrais aussi faire mention d'un sentiment plus nébuleux pour les membres du collectif. Depuis que le promoteur a choisi son site pour le terminal maritime et qu'il prétend avoir réglé l'incontournable acceptabilité sociale, il me semble qu'il ignore de plus en plus les résidents de l'Anse-à-Pelletier. Par exemple, on apprend que les gens du lac Neil ont obtenu des compensations, lesquelles ne peuvent cependant être rendues publiques, confidentialité oblige. A-t-on déjà parlé compensation avec les membres du collectif de l'Anse-à-Pelletier? Ma conjointe et moi n'aurions sûrement pas été très réceptifs (j'imagine que le promoteur l'avait déjà déduit!), mais d'autres à l'Anse auraient peut-être accepté une forme de compensation ou une autre. Autre exemple, on peut facilement présumer que l'environnement sonore de ceux qui résident dans la vallée de la rivière Pelletier va être grandement modifié étant donné le tracé à flanc de montagne de la nouvelle route au sud de la 172. La modélisation pour ce secteur ne tient pas compte, à ma connaissance, de la dimension bruit émergent. De toute façon, l'expérience sonore actuelle et le gros bon sens suffisent amplement pour donner du poids à l'affirmation voulant que l'environnement sonore de ces résidents sera grandement modifié. De combien ? Ce sera déterminé à posteriori, à un moment où il sera trop tard pour obliger des actions préventives. C'est vrai, j'oubliais ! Il y aura un comité de suivi et une politique de la compagnie pour recevoir leurs plaintes. N'empêche, cette idée d'agir à posteriori a déjà montré ses limites dans plusieurs projets de développement économique. D'où cette question que j'avais préparée pour la séance d'information mais que je n'ai pu poser faute de temps : «L'initiateur nous a montré toute sorte de belle simulation concernant les environnements visuels et sonores. Qu'est-ce qui arrive si la réalité n'est pas conforme à la modélisation ?» Mon inquiétude est d'autant plus grande que je suis ressorti de la première période du BAPE avec le sentiment que ce projet n'était probablement pas assez mûr pour passer au BAPE, du moins dans sa dimension transport. Et je n'étais pas le seul à partager cette impression. À preuve, il suffit de relire les lignes 4681 à 4822 dans le document DT1.

Une autre inquiétude souvent exprimée par les membres du collectif est de voir le projet se réaliser morceau par morceau, les travaux d'ouverture à la mine étant le dernier morceau à se réaliser. Le monde économique a la fâcheuse habitude de dire que les projets privés vont se concrétiser seulement lorsque les infrastructures payées à même les fonds publics auront été mises en place. Pour le projet du promoteur, ceci signifie la mise en place du quai, la construction de la route au sud de la 172 et la rénovation de la route forestière avant même l'obtention du financement privé requis pour l'ouverture de la mine. Et si le financement n'est pas au rendez-vous parce que le marché n'est pas là, que la stratégie de transport par camion hors norme n'offre pas la sécurité voulue aux investisseurs, que les risques pour les bélugas sont trop élevés, etc., etc., et bien le fjord lui, il aura donné pour rien, une fois de plus. Les résidents de l'Anse pourront se consoler en disant qu'ils auront eu raison...trop tard.

Partie III : Conclusions

Ma motivation première pour écrire ce mémoire est le fjord. Pourquoi ?

J'aime profondément le fjord du Saguenay. Je le vis intensément depuis plus de 15 ans

Ma seconde motivation est l'Anse-à-Pelletier. Pourquoi ?

Le fjord du Saguenay a déjà donné deux ports de mer en eau profonde; en construire un troisième à l'Anse-à-Pelletier, juste en face d'un autre sous-utilisé, serait irrespectueux pour la nature, un acteur sans voix.

Ma troisième motivation tourne autour de mes amitiés et de mes collègues de travail. Pourquoi ?

Je suis convaincu que la sécurité des nombreux usagers qui vont emprunter la route forestière multi-usager en même temps que les nombreux camions hors-norme du promoteur sera compromise. Pour me rassurer, il faudrait que j'ai des preuves venant de source indépendante.

J'ai des collègues de travail et employés qui empruntent régulièrement cette route dans le cadre d'activités professionnelles auxquelles je suis associées; j'ai des amis qui ont des chalets dans le secteur des Monts-Valin, comme des milliers d'autres d'ailleurs; j'emprunte cette route régulièrement. L'aspect sécurité de tous les usagers m'apparaît donc essentielle. L'aspect inédit de la stratégie de transport par camion hors-norme, tant par le nombre de passages quotidiens que par son ampleur générale, m'amène à invoquer le principe de précaution et d'exiger la réalisation d'une étude indépendante de circulation avant d'accorder quelques autorisations que ce soit. Mon hypothèse est qu'une telle étude indépendante conclurait que seule une voie dédiée au transport par camion et une autre dédiée au transport léger pourrait assurer cette sécurité.

Ma quatrième motivation est reliée à mon souci d'identifier le véritable scénario de moindre impact si ce projet est pour aller de l'avant. Pourquoi ?

Il existe plus d'une localisation possible pour le terminal maritime. Les informations mises à notre disposition jettent un doute sur la rigueur et l'indépendance de l'analyse multi-critère effectuée par le promoteur afin de comparer de façon équitable toutes les alternatives entre elles. Comme l'objectif premier du projet devrait être l'ouverture de la mine, il est essentiel de fournir les meilleures conditions de départ pour que cet objectif puisse se réaliser. À l'heure actuelle, la démonstration n'est pas faite que l'Anse-à-Pelletier représente la meilleure destination pour la réalisation du projet.

Une certitude cependant,

POUR LE FJORD DU SAGUENAY, C'EST LA PIRE.

Daniel Lord, Ph.D.
St-Fulgence



L'Anse-à-Pelletier l'été