

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



*Présenté au :*

Bureau des audiences publiques (BAPE)

*Par :*

Le regroupement des villégiateurs du lac Rouvray, Zec Onatchiway

## **TABLE DES MATIÈRES**

Objectifs de la présentation .....	p.3
Lac Rouvray .....	p.4
Le bruit .....	p.5
Impact d'un nouveau tracé sur les milieux humides du lac Rouvray.....	p.7
Impact d'un nouveau chemin sur les frayères et lacs environnants .....	p.8
Impact d'un nouveau chemin sur le caribou forestier du lac Rouvray .....	p.9
La sécurité sur les chemins proposés .....	p.10
Conclusion .....	p.11
Liste des Annexes .....	p.15

## **OBJECTIFS DE LA PRÉSENTATION**

- 1) Présenter le lac Rouvray, ses caractéristiques halieutiques, sa faune et sa villégiature.
  
- 2) Sensibiliser le BAPE au bruit inhérent à un trafic de camions lourds près du débarcadère du lac Rouvray.
  
- 3) Présenter les impacts négatifs sur l'environnement engendrés par la création d'un nouveau chemin au sein de terres vierges humides au sud du lac Rouvray. (Tracé B3)

## LE LAC ROUVRAY

Sur le dépliant de la Zec Onatchiway, il est inscrit :

« Découvrez le joyau de ce territoire, le lac Rouvray, 2<sup>e</sup> plus grand plan d'eau abritant une population pure d'ombles de fontaine indigènes (truites mouchetées) ». (Annexe 1)

C'est le plus grand lac de la Zec, lac naturel et non un réservoir. Pour se rendre en bateau du débarcadère jusqu'au bout de la « baie de 5 milles », le trajet totalise 16 km.

Le lac s'alimente par de nombreux petits ruisseaux qui proviennent des milieux humides et des petits lacs avoisinants, pour ensuite couler vers le nord par l'unique décharge, dans une rivière escarpée qui protège la montée d'espèces non désirables.

Il n'y a aucune contamination par du meunier noir, éperlan, épinoche ou autre poisson appât.

C'est le site de nidification de nombreux huards et d'ailleurs, avant 1976, ce lac se nommait le Lac Huard.

Beaucoup de villégiateurs ont construit leur chalet à une époque où l'accès routier se limitait au débarcadère du lac. Tous les matériaux étaient transportés par bateau.

Sur un total de 24 chalets, 22 sont situés dans l'axe de la baie du débarcadère.

Les normes environnementales sont rigoureusement respectées par tous avec des fosses septiques et champs d'épurations.

Dû à son éloignement ainsi qu'à la difficulté d'accès, ce lac procure encore aujourd'hui un environnement d'une qualité et d'une tranquillité remarquable.

## LE BRUIT

La compagnie Ariane Phosphate veut exploiter une mine d'apatite au nord du lac à Paul. Le premier tracé déposé au BAPE est celui au nord du lac Rouvray, hors de la Zec.

Afin de raccourcir le trajet de 9 km, le promoteur propose un nouveau tracé avec 30km de nouveaux chemins : le tracé B3.

Ce nouveau trajet prévu (B3) approche le lac Rouvray par le côté sud pour arriver près du débarcadère, endroit aménagé par la Zec pour la mise à l'eau des bateaux. Cet endroit a également une vocation de camping pour recevoir des roulottes et des tentes. La Zec y a installé une toilette sèche.

La topographie montagneuse du chemin arrivant au débarcadère, avec une descente d'une trentaine de mètres, suivi d'une courbe à 90° vers l'est, fait en sorte que l'utilisation de freins Jacobs sera inévitable.

Rappelons que 22 des 24 villégiateurs du lac Rouvray ont leur chalet dans l'axe de la baie du débarcadère.

Des documents du Ministère des transports nous apprennent que selon le type de moteur du camion, les bruits de base de fonctionnement du moteur se situent entre 75 et 80 décibels pour atteindre 87 à 98 décibels lors de l'utilisation du frein Jacob. (Annexes 2 et 3)

Une augmentation de 10 dBA double le bruit perçu par l'oreille humaine.(Annexe 3, étude sur le bruit...)

Pour des raisons physiques qui tiennent compte de la réverbération des sons à la surface de l'eau, de l'absence d'obstacle à la transmission du son, le bruit à proximité d'un lac se propage donc très loin et avec peu d'atténuation. Un exemple concret est celui de la voix humaine que l'on peut entendre, le soir, d'une rive à l'autre d'un grand lac.

Les normes acceptables établissent que le soir et la nuit, le niveau sonore ne doit pas dépasser 45 décibels en ville et 40 décibels en forêt (parce que le bruit environnement y est moindre). (Annexe 4, jugement Cour supérieure)

Un volume de 61 camions qui circulent avec 2 trajets aller-retour par 24h fait en sorte qu'il y aura 244 camions par jour, soit plus de 10 camions à l'heure, soit plus d'un camion aux 6 minutes ou de 2 camions aux 12 minutes, produisant un tel bruit de près de 100 décibels , et ce, jour et nuit.

Ce niveau de bruit sera nuisible pour l'ensemble des villégiateurs qui sont dans l'axe de la baie du débarcadère du Rouvray et nous croyons qu'il s'agit d'un niveau de nuisance significatif qui affectera grandement la qualité de vie des villégiateurs.

Un tel impact sur les villégiateurs devrait faire partie des considérations du promoteur minier et cet élément est à lui seul suffisant pour conclure que ce tracé proposé par la minière est tout à fait inacceptable du point de vue du bruit généré à proximité d'un tel lac.

## **IMPACT D'UN NOUVEAU TRACÉ DE CHEMIN SUR LES MILIEUX HUMIDES DU LAC ROUVRAY**

Le tracé proposé doit passer au travers des milieux humides qui agissent comme filtre pour l'alimentation du lac Rouvray. Il s'agit d'un grand lac naturel, ce n'est pas un barrage. Il n'y a pas de rivières importantes qui alimentent principalement le lac Rouvray. Il s'agit plutôt d'un ensemble de petits ruisseaux qui proviennent de lacs et milieux humides, autour et surtout du côté sud du lac Rouvray.

Le chemin proposé se situe sur la ligne de faîte au sud du Rouvray, ce qui fait en sorte que l'écoulement naturel de tout ce qui vient du chemin (sédiments, abats poussière, sels déglacants, minerais, etc) se retrouvera inévitablement dans le lac.

Le tracé B3 proposé par la minière devrait tenir compte de ces milieux humides dont l'importance est cruciale pour l'écosystème et nous croyons qu'il est inacceptable, en 2015, de permettre un tel saccage de l'environnement. (Annexe 5)

C'est justement parce qu'il s'agit de milieux humides, pauvres en intérêts forestiers, que les compagnies forestières n'y ont pas fait de chemins.

Cet élément à lui seul, c'est-à-dire le non respect de milieux humides vierges, nous paraît également suffisant pour rejeter le tracé B3.

## **IMPACT D'UN NOUVEAU TRACÉ DE CHEMIN SUR LES FRAYÈRES DU LAC ROUVRAY ET DES LACS ENVIRONNANTS**

Le tracé proposé contourne de près le lac Lessard par le nord, pour ensuite contourner de très près le lac Pétamban. La ZEC Onatchiway a investi près de 20,000\$ il y a une quinzaine d'années pour refaire la frayère de ces lacs à l'embouchure du lac des Nymphes. Ces lacs sont reconnus comme une zone d'intérêt faunique avec, encore une fois, une situation de truites en allopatrie.

La qualité de la pêche y est fragile au point où la direction de la ZEC a limité la prise quotidienne à 5 truites dans chacun de ces lacs. (Voir sur le dépliant de la Zec Annexe 1b)

L'impact des vibrations produites par les camions à proximité de ces lacs laisse présager des répercussions sur les truites pour les lesquelles des études devraient être effectuées.

Également, le fait de venir contourner de si près deux de ces lacs (Lessard et Pétamban), avec les vibrations, le bruit et la poussière des camions, viendra perturber sérieusement l'attrait d'aller pêcher sur de tels lacs.

L'application de produits abat-poussière ne devrait pas non plus être permise à proximité de tels cours d'eau étant donné le ruissellement vers ces lacs à caractère exceptionnel et nous croyons qu'il est incohérent d'investir et de valoriser des lacs

en améliorant la frayère pour ensuite permettre le passage d'un tel volume de camions à proximité pendant les 26 prochaines années.

Il s'agit donc ici d'un autre élément fort qui va à l'encontre d'un tel projet.

### **IMPACT D'UN NOUVEAU TRACÉ DE CHEMIN SUR LE CARIBOU DU LAC ROUVRAY**

Les données de télémétrie font état d'un troupeau de caribous forestiers à l'état naturel au sein des milieux humides vierges, du côté sud du Rouvray. Il s'agit de petits points noirs sur la carte du tracé, entre le chemin proposé, à l'est du lac Laurent, et la baie du printemps du Rouvray.

Nous avons obtenu de la part du Ministère de la faune, les préoccupations des biologistes sur les impacts d'un tel chemin sur les troupeaux de caribous. Ces animaux sont très sensibles à l'activité humaine et après la création d'une telle autoroute en forêt, il n'y aura plus de marche arrière possible. Les dommages seront faits et rien ne pourra réparer le secteur pour permettre le retour des caribous.

Le forestier en chef du Québec a d'ailleurs souligné, cette semaine, la fragilité de cette espèce, et il nous semble plutôt incohérent de permettre une nouvelle route qui traverse un territoire vierge de caribou alors que des millions sont investis ailleurs pour préserver ces animaux. (Annexe 6)

Comme vous pouvez le noter dans les correspondances en annexe ( 7 et 8 ), le biologiste Claude Dussault, directeur régional par intérim du MFFP, recommande dans deux avis différents **l'importance de s'en tenir à des chemins existants.**

Cet autre élément nous paraît également suffisant pour interdire le tracé B 3 proposé par la minière.

### **LA SÉCURITÉ SUR LES CHEMINS PROPOSÉS**

Nous avons de sérieuses inquiétudes sur la sécurité pour les villégiateurs qui devront partager la route avec de tels fardiens. La poussière, le peu de zones de dépassement, les conditions climatiques rigoureuses pendant l'hiver et la topographie très montagneuse des Monts-Valin sont tous des éléments qui nous font craindre le pire.

Il y aura inévitablement des accidents impliquant soit les camions entre eux ou encore pire, à cause de la différence de grosseur, des accidents impliquant les camions avec les villégiateurs.

Le trajet total de 240 km est plus long que le trajet Chicoutimi-Québec et il n'y a pas d'ambulance stationnée à mi-chemin comme dans le parc des Laurentides, à l'étape.

L'éloignement à plusieurs heures de la ville, le fait que le transport par hélicoptère est souvent perturbé par les conditions climatiques, le fait que les hélicoptères d'Air Médic ne volent pas pendant la nuit, sont tous des éléments qui nous inquiètent beaucoup pour les usagés de la route. Il ne sera pas possible de respecter le « Golden hour », délai essentiel pour préserver la vie de grands polytraumatisés.

Des accidents qui seraient sérieux mais non mortel en ville, auront des conséquences beaucoup plus graves en forêt, étant donné le temps d'intervention.

Un tel projet requiert un plan d'urgence bien défini, avec scénario d'évacuation planifié à l'avance, selon le kilométrage où survient l'accident, et il faut prévoir une station d'ambulance à mi-chemin pour les périodes de nuit ou autres périodes où les hélicoptères ne volent pas.

Les coûts inhérents à la sécurité doivent faire parti du projet.

## **CONCLUSION**

En conclusion, nous croyons qu'il est primordial que le tracé B3 soit exclu des hypothèses de chemin pour le projet minier du Lac à Paul.

Le bruit à des niveaux inacceptables à proximité du lac, les répercussions sur l'environnement, sur les milieux humides et halieutiques ainsi que sur les caribous forestiers font en sorte que ce tracé doit être interdit.

Lors de l'assemblée générale annuelle de l'association Sportive Onatchiway Est inc, le 13 avril 2015, nous avons obtenu une motion d'appui à l'unanimité de l'assemblée pour que le tracé B3 soit exclu des scénarios de chemin de la minière (Annexe 9).

**Il s'agit ici du point majeur que vous devez retenir de notre mémoire.**

Au-delà de ces préoccupations d'ordre plus spécifique à ce secteur, nous ne pouvons par contre nous empêcher de commenter également notre vision d'ensemble sur ce projet.

Après avoir entendu au BAPE différentes questions de l'assemblée et les réponses du prometteur, il nous paraît inquiétant de donner l'autorisation à un tel projet.

Tout d'abord, pour un projet d'une telle ampleur, de l'ordre de 1.2 milliard de dollars, il est étonnant d'être rendu au BAPE avec absence d'études sur le terrain et avec un nombre indéfini d'hypothèses de chemin. Il est facile de se rendre compte que le tout est précipité par manque de temps.

Et cette recherche du chemin le plus court démontre que la marge de rentabilité du projet semble très étroite, encore plus depuis qu'un projet similaire voit actuellement le jour, à Sept-Îles, à seulement quelques kilomètres du fleuve.

Le concentré d'apatite semble également soulever des craintes pour les années futures. Une biologiste est venue aux assemblées d'information du BAPE pour nous faire part du fait que l'agriculture mondiale s'éloigne actuellement des engrais de phosphate car ils brûlent et stérilisent le sol et le rendent ensuite inutilisable.

Suite à cette intervention, le promoteur a ensuite réajusté son discours en nous disant qu'il vise maintenant davantage le marché alimentaire. Ce n'est guère plus rassurant quand on connaît l'effet des produits de phosphate sur la santé. De tels produits sont surtout utilisés pour les cola (Coke et Pepsi), autant pour les « réguliers » et les « diètes » et sont responsables, entre autres, de problèmes rénaux (calculs et insuffisance rénale) et d'ostéoporose.

Aussi, sur une base individuelle, nous essayons depuis quelques années d'être plus respectueux envers l'environnement. On nous demande d'utiliser moins d'engrais pour nos pelouses, surtout à proximité des lacs, et de laver avec des savons sans phosphate. On nous demande de recycler, d'utiliser moins d'emballage. Certains d'entre nous conduisent des véhicules électriques pour compenser l'effet néfaste de l'utilisation d'un camion pour aller en forêt. Nous pêchons avec des moteurs électriques pour également protéger l'environnement.

Dans un contexte de développement durable, en 2015, il nous paraît alors contradictoire que l'on doive faire individuellement des efforts de conscientisation et de protection de l'environnement alors qu'un projet minier pour exploiter une mine de phosphate, produit de moins en moins accepté tant en agriculture que du côté alimentaire, soit proposé en effectuant du transport en forêt par camions hors normes sur de longues distances, en faisant fi de la géographie et du climat des Monts-Valin, en brisant l'environnement des milieux humides, en brisant la quiétude de centaines de villégiateurs tout au long d'un trajet de 240 km et en exposant ces mêmes villégiateurs à des risques sérieux pour leur vie.

Ce scénario va donc à l'encontre du volet récréotouristique des monts-Valin.

Et pour le Québec qui veut se positionner comme leader mondial pour l'empreinte carbone, que dire d'un tel projet quand dans une seule journée, 61 camions font deux trajets aller-retour de 240 km chacun, 58 560 km de camionnage par jour, 292 800 km par semaine, 14 millions km par années, et ceci afin d'exploiter un produit de phosphate mauvais pour l'environnement et pour la santé ?

Le promoteur a aussi fait à quelques reprises, pendant les séances d'informations, des comparaisons avec le transport du bois. Le scénario d'une mine est bien différent entre le transport du bois et l'exploitation d'une mine.

Les coupes forestières se font à des endroits qui, une fois la ressource exploitée, changent continuellement. Ces activités forestières n'ont pas d'autres choix de transport, alors que la mine, de par sa permanence à plus long terme, peut envisager d'autres moyens de transports.

Tout ceci nous amène à croire que ce projet, dans son ensemble, est inacceptable pour le volet de transport par camions.

Au-delà du BAPE, nous souhaitons que nos décideurs politiques proposent plutôt une vision à long terme.

Il faut appliquer les principes de développement durable en regroupant différents projets miniers du nord du Québec avec un véritable plan nord, pour organiser un

transport en train, beaucoup plus sécuritaire, rentable, et en accord avec les normes environnementales de 2015.

Peut-être aussi avec l'aide du Fédéral, il faut orienter ces futurs projets soit en direction du lac St-Jean parce que la géographie s'y prête mieux (autour du lac St-Jean, c'est une plaine), ou soit via la côte nord car l'écoulement naturel de toute cette région nordique se fait déjà vers cette direction.

Et que dire de l'ajout d'un port du côté nord du Saguenay, quand il y en a déjà un côté sud, peu achalandé, auquel on vient d'ajouter une desserte ferroviaire de 40 millions et qui ne sert pas encore ?

Le projet a été divisé en deux pour exclure du BAPE tout le volet du port et des rives du Saguenay. Le biologiste Claude Villeneuve a publié un billet dans le journal Le Quotidien, le 4 mars dernier, où il parle de l'impact de différents projets.

Il ajoute, à propos du projet de la minière Ariane Phosphate, où seulement la portion de l'exploitation et du transport du minerai sera soumis à l'examen du BAPE: « *Si on veut réellement comprendre les impacts de certains projets sur l'environnement, il faut les étudier dans leur ensemble. Procéder autrement relève de la restriction mentale.* »

Ici s'arrête notre réflexion...

En vous remerciant de votre attention, Madame Parent et Monsieur Locat, recevez l'expression de nos sentiments les meilleurs,

Deny Dufour

Langis Duchesne

Louis Bélanger



Pour le regroupement des villégiateurs du lac Rouvray.

## **LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : Dépliant de la Zec Onatchiway

1A : Zoom pour la mention du lac Rouvray.

1B : Zoom pour les quotas de 5 truites sur les lacs fragiles.

Annexe 2 : Règlement sur les carrières pour formules de calcul du bruit.

Annexe 3 : Étude sur le bruit des freins moteurs.

Annexe 4 : Jugement sur le bruit.

Annexe 5 : Document milieux humides, Environnement Québec.

Annexe 6 : Article du Forestier en chef sur le caribou forestier.

Annexe 7 : Correspondance du biologiste directeur régional, 01-2015.

Annexe 8 : Correspondance du biologiste directeur régional, 02-2015.

Annexe 9 : Extrait du procès verbal, Zec Onatchiway.

Annexe 10 : Article sur la restriction mentale.