

Madame Renée Poliquin
Coordonatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable
Bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

21 mai 2015

317 P **NP** **DM36**

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

6211-08-006

Objet : Mémoire pour l'ouverture et l'exploitation de la mine du Lac à Paul

Madame, messieurs les Commissaires bonjour,

Je suis résidente de la municipalité de Saint-Fulgence, plus précisément du secteur de l'Anse-à-Peltier. Je travaille en environnement depuis 1999. Je suis technicienne en milieux naturels, diplômée en protection et exploitation des territoires fauniques et assistante en protection de la faune, spécialité acquise à l'Institut Duchesnay. Je cumule un éventail d'expériences de travail lié à la qualité des habitats fauniques, tant aquatiques que terrestres. Notons en autres mes expériences en limnologie, en tant qu'observatrice des pêches en mer pour Biorex (médiateur du Ministère des Pêches et Océans Canada), de technicienne en bathymétrie, de garde-parc patrouilleur responsable de la gestion du castor et de nombreux suivis de l'intégrité écologique pour le Parc national du Fjord-du-Saguenay. J'aime profondément le Saguenay, le majestueux et Unique Fjord qui l'habille et l'ampleur de sa biodiversité que je voisine et respecte depuis mon arrivée à l'Anse-à-Peltier.

Je suis mère de deux jeunes filles. Ma plus jeune fille, Adèle 5 ans, souffre d'hypotonie musculaire et d'hyperlaxité ligamentaire causées par une malabsorption du collagène. En résumé, Adèle est affligée d'une faiblesse musculaire; puisque les poumons sont des muscles, elle souffre d'une vulnérabilité respiratoire et de bronchospasmes récurrents. J'ai choisi d'habiter éloignée des centres urbain et de me construire une maison adaptée à sa condition physique avec des matériaux de construction exempts de composantes organiques volatiles (COV) afin d'empêcher la dégradation de son état de santé. Ces efforts ont été très complexes et onéreux et nous sommes une jeune famille avec un revenu très modeste.

Avec le meilleur de mes connaissances, mes recherches, mes inquiétudes (reliées à l'état de santé respiratoire d'Adèle) et mon gros bon sens, je vous présente aujourd'hui mon mémoire. Je n'ai rien d'une spécialiste de mines, de transport ou d'économie. Je n'ai pas la prétention de détenir la vérité absolue en matière d'environnement, mais je vous demande de considérer mes inquiétudes avec toute l'attention qu'elles méritent.

J'ai suivi pratiquement toutes les soirées d'information et les rencontres tenues par le promoteur dans ma région, en passant par Jonquière, Chicoutimi, Sainte-Rose-du-Nord et Saint-Fulgence. J'ai donc vu le projet évoluer, changer et s'adapter. J'ai entendu des informations divergentes d'une rencontre à une autre. Monsieur Jean-Sébastien David a la capacité de s'adapter à son auditoire; tantôt, il travaille sur un projet d'engrais biologique avec des mycorhizes; tantôt, le produit est non-biodisponible; tantôt, la mine pourrait être exploitée 70 ans et là 20 ans; tantôt le concentré est pur, tantôt il contient de l'uranium et du cadmium, tantôt le titane n'est pas écarté. À mes yeux, le projet n'est pas recevable, car il est incomplet, décousu, les impacts sont sous évalués et une quantité trop considérable de questions est restée sans réponse lors des premières séances. Parfois, les réponses étaient tellement simplistes et sans véritable argument qu'elles ont fini par détourner le fondement même de certaines questions posées par les intervenants. Je reste avec de nombreux doutes et interrogations.

Tout d'abord, lors de la période de question des audiences, Monsieur David nous a signifié que la volonté de scinder le projet en deux volets (port *versus* route et mine) venait clairement de la minière. Les arguments élaborés par Monsieur David à ce sujet ne m'ont pas convaincue du tout. « Nous ne sommes pas des opérateurs de port, donc nous ne présentons pas ce volet aux audiences » a-t-il dit à plusieurs reprises. Cet argument ne tient pas la route. Sont-ils des opérateurs de mine? Sont-ils également des constructeurs de routes? Ou encore des spécialistes en environnement ? Pourtant, ils ont traité ces sujets avec beaucoup d'assurance et de ressources humaines. Pourquoi ne pas avoir élaboré davantage sur le port ou inviter Port Saguenay à participer à ces audiences publiques? Je serais étonnée que la minière ait volontairement préféré doubler les procédures d'analyses gouvernementales pour la simple raison que le projet de port soit sous une juridiction fédérale. Il y a un manque de cohérence ici. En effet, si le port est en territoire fédéral et doit être analysé par les instances responsables, quand est-il des silos, des convoyeurs et des autres infrastructures essentielles au port, mais qui se trouveraient en sol provincial, soit en amont du port? Il est évident que des analyses fractionnées ne pourront jamais mettre en lumière l'ensemble des impacts d'un projet, en particulier celui-ci.

Je tiens à souligner à la Commission mon opposition face à ce manque de bon sens dans le processus d'évaluation environnementale, sociale et économique du projet. Pour ma part, je réitère ma demande que les impacts du projet présenté soient analysés dans leur globalité, soit en tenant compte de la totalité de ceux-ci, ce qui inclut la construction d'un port sur la rive nord de la rivière Saguenay. N'est-ce pas le mandat du BAPE d'évaluer et d'analyser l'ensemble des impacts du projet?

Il est notoire qu'en 2013, les gouvernements fédéraux et provinciaux ont reconduit l'*Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale* qui avait été mise en place en 2004. Cette entente, renouvelée en continue pour une période indéterminée et assujettie à une mise à jour aux trois ans, s'applique aux projets du Québec réalisés sur des terres provinciales et fédérales qui sont assujettis à une évaluation sous la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et la *Loi sur la*

qualité de l'environnement du Québec. C'est pourquoi je demande à ce que le projet de la mine du Lac à Paul soit couvert par les lignes directrices de cette entente.

Lors de la première partie des audiences, Monsieur David a soutenu que le produit était inerte, donc non biodisponible. Il nous a également vanté l'utilité du phosphore dans l'alimentation. Je suis d'accord; le phosphore est un élément vital à l'humain, car il joue un rôle important dans l'échange d'oxygène. Par contre, celui-ci est naturellement présent; nous sommes en continuel contact avec celui-ci. Les végétaux l'absorbent via le sol et en accumulent. Par la suite, nous mangeons ces végétaux et nous comblons ainsi nos besoins physiques sans aucun besoin d'ajout de concentré de phosphate dans le sol. Le phosphore a un cycle bien à lui et la vie microbienne du sol contribue à son absorption végétale. L'absorption s'effectue directement par les racines ou par les hyphes mycorhiziens. De plus, ce phénomène est amplifié en milieux légèrement acide. Lors des premières soirées d'information tenues par la minière, il a été question de cette phytodisponibilité. Comme les sols sont naturellement acides et que les mycorhizes font partie de la biologie du sol, il serait naïf de croire que la biodisponibilité du concentré d'apatite est nul. En cette Année internationale des sols, soulignons que des efforts massifs à l'échelle internationale sont déployés afin de valoriser la microbiologie du sol et sensibiliser les utilisateurs d'engrais chimiques à changer progressivement leurs modes de production afin de créer des milieux propices à la prolifération des micro-organismes responsables de rendre accessible aux plantes les nutriments nécessaires à leur croissance¹.

Bien que le phosphore soit indispensable à la vie, une quantité excessive de celui-ci (qu'il soit d'origine organique ou anthropique) dans l'environnement est la principale source d'eutrophisation des plans et cours d'eau. En effet, le phosphate remis en circulation via les activités de la minière (mine, routes et transbordement) représente, de toute évidence, une énorme pression sur l'intégrité des cours d'eau du secteur, ainsi que pour tout le bassin versant. L'eutrophisation engendrée par la prolifération excessive des végétaux nourris par trop de phosphore disponible dans leur environnement entraîne une asphyxie des lacs et cours d'eau menant à la prolifération de cyanobactéries (algues bleu-vert) dangereusement irritantes et même neurotoxiques pour les humains et les animaux. En ce sens, le Gouvernement du Québec a budgété plus de 200 millions de dollars pour la période de 2007 à 2017 dans la lutte aux algues bleu-vert.

J'ai constaté que la préoccupation de la qualité de l'eau avait été survolée de façon très primaire par le promoteur. En effet, comment prendre en compte les effets néfastes du projet sur les ressources halieutiques sans même avoir dénombré le nombre de ponts et ponceaux requis pour transbahuter l'apatite à bon port ?

¹ <http://www.fao.org/soils-2015/fr/>.

De plus les abat-poussière utilisés ne sont pas aussi inoffensifs que le promoteur le prétend. La fiche toxicologique du chlorure de calcium fournie par la Commission sur la santé et la sécurité du travail (CSST) affirme qu'il est absorbé par les voies respiratoires et les voies digestives et déclare ce produit comme étant un irritant pour le système respiratoire et les muqueuses du système gastro-intestinal². Son utilisation massive à proximité des habitations et des cours d'eau n'est donc pas recommandée. Encore une fois, le promoteur nous affirme l'innocuité et le respect des normes en lien avec ces abat-poussière. Pourtant, les normes de la CSST sont claires sur les dangers du produit. Je ne suis pas en accord avec la comparaison employée par le promoteur sur les quantités utilisées par le Ministère des transports du Québec (MTQ) *versus* celles du promoteur. Pour que cette comparaison soit analysée et prise en compte, nous aurions besoin du nombre total de kilomètres de chemins forestiers où ces abat-poussière sont utilisés par le Ministère afin de faire un calcul et une réelle comparaison, mais nous aurions surtout besoin de connaître à quelle distance des habitations et des cours d'eau ce Ministère épand ce produit? Il est tout de même considérable que 3500 litres de ce produit par kilomètre seront répandus annuellement. Conséquemment, pour une durée de 20 ans (vie projetée de la mine), ce sont 70 000 litres de chlorure de calcium pour un kilomètre qui sera répandue dans l'environnement et donc dans les eaux de surface, et peut être dans mon puits. Ainsi, à chaque épandage, chaque villégiateur et chaque habitant à proximité risque donc de respirer et boire ces produits.

Nous avons appris en audiences publiques que 17 millions de litre de gan naturel liquéfié (GNL) seront nécessaires à l'approvisionnement des camions. Bien que des mesures soient prises pour empêcher les fuites, aucune inspection ou autre ne semble prévue. Pourtant, ces installations seront à proximité des habitations. Le dit spécialiste nous a dit qu'une fuite de GNL s'évapore et disparaît. Malheureusement c'est trop simple pour être valable comme explication. Cette affirmation banalise les impacts pourtant présents du scénario catastrophique d'un déversement et ne considère par adéquatement ses conséquences et les craintes légitimes des riverains. Malgré tous les efforts déployés pour les éviter, des accidents arrivent encore. Dépendamment de la température et de l'humidité ambiantes, lors d'une fuite, le gaz peut se déplacer en poche et rester un certain temps dans l'air et se déplacer sur des distances moyennes, ce qui n'a rien de rassurant pour les habitant à proximité des sites d'approvisionnement et d'entreposage. « Le GNL est un liquide cryogénique (-162°C [-259°F]) ininflammable à l'état liquide. Toutefois, en se réchauffant, le GNL produit des évaporats (méthane) qui, dans certaines conditions, peuvent former un nuage s'ils sont déversés à l'atmosphère. Lorsqu'une source d'inflammation est présente, les déversements accidentels de GNL peuvent être à l'origine de feux de nappes ; dans les espaces confinés ou non, un nuage de méthane peut également se former et s'enflammer (embrasement éclair) si une source d'inflammation est présente. Les déversements de GNL

² http://www.csst.qc.ca/prevention/reptox/pages/fiche-complete.aspx?no_produit=105288.

sur une surface chaude (par exemple, de l'eau) peuvent être à l'origine d'un changement de phase rapide »³.

Ensuite, le bruit!! Les modélisations ont été faites à partir d'un logiciel qui est basé sur la topographie du site prévu. Je doute que le logiciel soit capable de modéliser les zones de crans de roches (qui favorisent la répercussion des sons, soit de l'écho) ou les zones tampons générées par la présence végétale. J'habite à l'Anse-à-Peltier depuis quelques années déjà, et le bruit de la scierie de Saint-Fulgence (futur site de l'Écoparc de Saint-Fulgence) était perceptible à l'époque. Les bruits du port de Grand-Anse sont également perceptibles. Donc, je suis des plus sceptiques en rapport avec la précision de ces modélisations; je pense que ces évaluations des impacts sonores comportent des lacunes méthodologiques importantes. Pensons à l'hiver où les arbres n'ont plus de feuilles, déjà le son voyage plus loin. Par ailleurs, Ariane Phosphate n'a pas intégré dans sa modélisation les bruits du port, des silos, des bateaux, du déneigement, de l'épandage d'abat-poussière, des convoyeurs, de la période de construction de toutes les infrastructures nécessaires à ce projet, du garage de l'Écoparc, et j'en passe. Comment notre santé mentale se portera face à tous ces bruits ? Le déneigement et le transport aura lieu 24h/24h!

La sécurité de la route R0200 a été largement discutée lors des premières soirées d'audiences publiques. En ce sens, nous avons clairement constaté que la sécurité des usagers de ce chemin forestier serait compromise. De plus, notons que plusieurs aspects n'ont pas été comptabilisés ou abordés, entre autres la présence des cueilleurs de bleuets. La cueillette de bleuets est une activité économique très importante dans la région. Des centaines de cueilleurs ratisent le territoire des Monts-Valin chaque été pour la qualité et le goût de ce fruit sauvage aux multiples bénéfices sur la santé humaine. Lors des soirées d'audiences publiques, il a été question d'ajouts de voies de dépassement, de certains stationnements prévus en bordure de la route, mais les cueilleurs (de bleuets ou autres produits de la forêt) se stationnent un peu partout sans trop tenir compte de ces stationnements. Si nous avons un convoi de deux camions à toutes les vingt (20) minutes, il est évident que, sous certaines conditions particulières (tempête, accident, panne, achalandage à la barrière d'enregistrement, etc.), certains camions prendront du retard et ceux-ci finiront par se suivre de près. Cette situation rendra certains des villégiateurs impatients qui pratiqueront des dépassements risqués sur une route plus achalandée qu'auparavant. Les accidents se multiplieront et la cueillette de bleuets finira inévitablement en confitures! Étant donné que le port projeté pourrait être à vocation multiple, on peut aisément penser que cette route deviendrait une sortie commune pour d'autres futurs projets dans le secteur. Alors, comment imaginer une cohabitation sécuritaire des utilisateurs de la route? Cette route deviendra saturée et mortelle (acheminement de produits X et Y vers la mine, évacuation des minerais vers le port, villégiature, récréotourisme, déneigement, épandage d'abat-poussière, forestiers, cueilleurs, VTT, ski-

³http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/4c83dc0048855435b1dcf36a6515bb18/016_LNG.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=4c83dc0048855435b1dcf36a6515bb18

do). Il n'y a aucune logique dans ce scénario catastrophique. Ajoutons que les camionneurs ont des radios pour communiquer entre eux, ce qui n'est pas nécessairement le cas des autres utilisateurs.

Soyons également réaliste sur un point : les dépassements de coûts font toujours partie de ce genre de projet de construction routier « Annoncé en 2002, le projet de l'autoroute 175 devait au départ coûter 550 M \$. Il a ensuite été révélé que le projet coûterait 700 M \$. En 2008, Ottawa et Québec se sont entendus pour acquittés chacun 50 % des coûts supplémentaires, injectant chacun 112,5 M \$ de plus dans la construction de l'autoroute à quatre voies. Or, on a ensuite appris que le projet coûterait 1,1 G \$, soit le double de ce qui était prévu au départ »⁴. Considérant que les analyses d'ingénierie n'ont pas encore été produites et qu'il n'existe pas encore de scénario définitif pour le tracé routier, les montants projetés ne sont que des estimations. J'ai des doutes que le premier secteur qui sera affecté par des coupures de budgets dues à des dépassements de coûts lors de la construction du tracé routier se situera au niveau des aspects de sécurité de la R0200. Le promoteur ne connaît pas le nombre de ponceaux nécessaires à l'élaboration de leur route, alors comment peuvent-ils avoir une idée des coûts? Si le coût des imprévus représente un trop gros pourcentage du budget total, vont-ils couper dans les stationnements et les voies de dépassement puisque que ces structures ne sont pas nécessaires à l'acheminement du minerai? Vont-ils toujours maintenir les scénarios basés sur l'acceptabilité sociale ou vont-il plutôt se ranger du côté des scénarios moins coûteux et donc plus rentable pour une entreprise privée? De plus, la capacité d'intervenir rapidement en cas d'accident est quasi impossible considérant l'éloignement de la route. Avec un tel projet, la seule façon d'assurer la sécurité des utilisateurs de la R0200 est de privilégier une route exclusive à vocation commerciale qui serait dédiée à l'exploitation des ressources des divers projets au nord du 49^e Parallèle et donc, exempté de villégiateurs.

Je ne peux pas m'abstenir de mentionner que la région est une perle en beauté et que les activités récréotouristiques sont florissantes. Une étude récente démontre que les Saguenéens sont parmi les gens les plus heureux au pays puisqu'ils ont accès à la nature ainsi qu'aux loisirs qu'elle leur procure⁵. Les Monts-Valin et le Fjord du Saguenay sont les bijoux de notre région⁶. En effet, la pêche, la chasse, les randonnées, la motoneige, le vélo, la cueillette, le camping, etc., toutes ces activités sont mises en péril en périphérie de la R0200. Cela est sans compter que le projet de port est écarté de ces audiences; pourtant, c'est cet aspect qui le plus susceptible de cicatriser à jamais l'envergure et le majestueux panorama que nous offre le fjord. Le fjord est actuellement en voie d'être reconnu comme patrimoine mondial de l'Unesco⁷. Lui aussi est le berceau de plusieurs activités récréotouristiques : croisières, kayak, pêche, escalade et autres. En hiver, la pêche blanche, le ski de fond, le kite et le chien de traîneaux sont des activités largement pratiquées sur les glaces du secteur visé par les installations portuaires; comment sera-t-il possible de continuer la pratique de la pêche blanche avec un port et un

⁴ <http://argent.canoe.ca/nouvelles/affaires/les-routes-cheres-au-quebec-font-peur-ottawa-14102010>.

⁵ <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-626-x/11-626-x2015046-fra.htm>. Voir également : <http://www.lapresse.ca/vivre/societe/201504/20/01-4862664-les-sagueneens-plus-heureux-que-la-moyenne.php>.

⁶ <http://travel.nationalgeographic.com/travel/canada/saguenay-lac-saint-jean-quebec/>.

⁷ <http://www.fjordpatrimoine.com/>.

brise-glace ? Je suis inquiète pour l'avenir des activités récréotouristiques de ma région. Serait-ce une bonne chose de permettre à une minière d'appauvrir un secteur économique qui profite à toute la communauté avec une philosophie de développement durable sous prétexte de rehausser l'économie? Pourquoi favoriser une industrie à retombées unilatérales au détriment des apports économiques déjà fortement implantés à retombées globales qui prônent des valeurs durables et respectueuses de notre précieux environnement? Je vous demande d'exiger qu'une réelle étude des impacts économiques négatifs au niveau du secteur récréotouristique (principal moteur économique pour Saint-Fulgence et Sainte-Rose-du-Nord) et ce, par une firme indépendante.

Également, le territoire est parcouru par plusieurs cueilleurs à des fins commerciales; les épices boréales, les champignons sauvages et les plantes médicinales y sont cueillis par de petites compagnies émergentes apportant également la diversité économique du milieu. Pensons, entre autres, à Boréalys, à la Coop Forestière de Sainte-Rose-du-Nord, à Amyco, à Toubib et Fleurette et Aux petites Grèbes. Comment est-il possible d'assurer la pérennité de ces activités dans les conditions proposées par la minière? Les cueilleurs devront aller plus loin pour avoir accès à des plants sains exempts de poussières ou d'abat-poussière.

Plusieurs pourvoiries, ZEC et parcs seront touchés par l'augmentation du trafic. Conséquemment, comme expliqué plus haut, les villégiateurs et visiteurs récréotouristiques seront plus à risque d'accidents sur la route R0200. De plus, certaines de ces entreprises verront également leurs territoires touchés et certains de leurs lacs impactés, car étant sur le bassin versant soit de la mine ou du tracé proposé par le promoteur. Cela entraînera assurément des pertes économiques dans ce secteur. Je vous invite à consulter la carte interactive des pourvoiries de la région afin de visualiser ceux qui seront affectés⁸.

Augmenter le transport maritime sur la rivière Saguenay représente une menace majeure pour la population de bélugas. Forestville semble un bon compromis, avec 100% d'acceptabilité sociale! Il est plus que temps de penser à une voie de sortie commune et concertée des ressources naturelles du nord. Le territoire fréquenté par les caribous forestiers au nord du réservoir Pipmuacan est voué à la coupe forestière; d'ailleurs un contrat d'approvisionnement en bois figure sur la carte du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN). Ce territoire ne sera donc pas protégé à long terme. Également, on est légitime de se demander si un train par semaine ne serait pas moins dommageable pour cette espèce faunique que deux camions aux quinze minutes aller retour. La quantité de gaz à effet de serre (GES) engendrée par les camions serait légèrement plus élevée, mais ceux produits par les bateaux diminueraient de façon significative. Effectivement, les bateaux ne pénétraient pas dans le fjord

⁸ [http://www.pourvoiries.com/carte-interactive/?action=r®ions\[\]=02](http://www.pourvoiries.com/carte-interactive/?action=r®ions[]=02).

épargnant ainsi la population de bélugas de la baie Sainte-Marguerite. Conséquemment, ces quelques 600 kilomètres épargnés dans le trajet des bateaux contrebalanceraient les tonnes supplémentaires de GES des camions. Les arguments du promoteur rejetant systématiquement le scénario de Forestville ne m'ont pas séduite. Le train serait plus sécuritaire et moins polluant que les camions. Monsieur David insiste sur la complexité de l'entretien d'une voie de chemin de fer en hiver; personnellement, je pense qu'il sous-estime les complexités météorologiques que nous offrent les Monts-Valin. Qu'il suffise de rappeler que la Vallée des fantômes est l'endroit où il y a le plus de précipitation de neige au Québec. L'hiver en haut et l'été en bas! Permettez-moi de douter de la simplicité d'entretenir la R0200 en hiver!

Comme citoyenne, ce que je redoute le plus, est la poussière et les particules fines! Lors de la première séance d'information tenue par la minière à Saint-Fulgence, Monsieur David a manipulé une pincée d'apatite et un nuage poussiéreux s'est dispersé devant lui. Le Fjord du Saguenay est un corridor de vents changeants. Comment imaginer transvider un sac de farine dans un pot au grand vent sans aucune poussière? Monsieur David nous a souvent répété en soirées d'information que plus il y avait de manipulations du minerai, plus il y avait de perte. Pourtant, sa réponse fut toujours systématiquement (devant les citoyens et non la Commission) : « I n'y aura pas de poussière ». Alors, où iront les pertes? Je doute de la bonne foi du promoteur à ce sujet! Le responsable du ministère de la Santé publique (MSP) a clairement répondu que l'état de ma fille allait empirer à respirer ces poussières et particules fines. J'exige un engagement de la part de la minière; je ne veux pas avoir à aller en cour et de devoir prouver que le lien causal entre la dégradation de l'état de ma fille depuis le début de leurs activités et les activités de la minière à proximité de ma demeure. Il n'existe aucun programme pour venir en aide aux citoyens dans ma condition. Nous avons un faible revenu, mais supérieur à celui permettant l'aide juridique. Or, des procès coûtent très chers et je doute de notre capacité à pouvoir entreprendre un tel combat de longue haleine qui demande des preuves scientifiques solides et des expertises. Parallèlement, qui m'assure que je pourrai facilement revendre ma maison et retirer ma fille des poussières et particules fines nocives provenant du port et de la zone de transbordement si son état s'aggrave? Aussi minime que les petites échappées pourraient-être, on finira inévitablement par subir les effets cumulatifs de ces petites échappées dans notre air et les respirer. Voici un extrait du mémoire déposé pour le projet de la mine Arnaud sur le danger de respirer des poussières et particules fines :

« Généralement qu'il n'y a pas d'effet néfaste sur la santé humaine tant qu'un seuil donné n'est pas dépassé. Mais il y a aussi certaines normes qui sont basées sur des critères provisoires de gestion. Ces critères sont plutôt établis par des considérations technologiques et économiques. Ces critères ne peuvent donc pas être considérés comme des valeurs absolues, et dans plusieurs cas une valeur sous un critère provisoire peut avoir des impacts délétères sur la santé. Ceci est particulièrement vrai pour les particules fines, soit les PM2.5. En ce qui concerne les particules fines, les PM2.5, le critère provisoire de gestion a été établi à 30µg/m³ /jour. Il est maintenant clairement démontré que les PM2.5 ont un impact majeur sur la santé, essentiellement sur les systèmes respiratoires, cardiaques, et sur le développement des enfants. Y sont particulièrement sensibles les petits enfants (de moins de 2 ans), et les gens déjà malades (avec des pathologies respiratoires chroniques essentiellement). En ce qui concerne les PM2.5, précisons que la relation entre la concentration de ces particules et la

mortalité est une relation linéaire sans seuil. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de seuil sous lequel il n'y a pas d'impact sur la santé. La grande majorité des études a prouvé que même à des concentrations faibles, la mortalité, surtout au niveau respiratoire peut augmenter. Ceci a été rapporté à la fois dans des méta-analyses et dans des études prospectives aux ÉUA. En exposition aigue, on a estimé que le risque de mortalité pouvait être haussé de 1.5% par 10µg/m³. L'American Cancer Society estime qu'à des expositions faibles et prolongées, l'incidence de cancer augmente. Dans une étude Ontarienne, on a aussi estimé qu'à chaque augmentation de 10µg/m³ de PM2.5 dans l'air, on assistait à une augmentation des admissions en centre hospitalier de 1.1%. L'incidence d'asthme augmente de façon significative avec ces particules. Au niveau périnatal, il y a aussi un lien entre les risques de Retard de Croissance IntraUtérin (RCIU) et la pollution. Ceci a été bien illustré chez les familles habitant à proximité d'artères principales. La proximité d'une artère avec circulation intense est particulièrement nocive puisqu'on a aussi démontré, dans 4 études, non seulement une hausse des cas de cancers du poumon, mais aussi une hausse des lymphomes et des leucémies chez les enfants. Soulignons aussi les impacts possibles sur le système sanguin et le système immunitaire. Une perturbation du système immunitaire peut causer à la fois une incapacité à se défendre contre les infections bactériennes et virales, et une augmentation des problèmes d'allergie. Par ailleurs il faut aussi rappeler qu'une quantité considérable des PM2.5 pénètre à l'intérieur des bâtisses. En ce qui concerne les PM10, même à des concentrations inférieures à 50µg/m³, soit le tiers de la norme de qualité de l'air ambiant aux États-Unis (NAAQS), le rapport entre les niveaux de PM10 et les admissions en centre hospitalier pour problèmes respiratoires et cardiaques est manifeste. Fait intéressant, l'ampleur de l'effet est plus marquée de 20% avec des niveaux inférieurs à 50µg/m³ par rapport aux niveaux supérieurs. Ici encore on estime qu'il n'y a pas de seuil sous lequel il n'y a pas d'impact délétère sur la santé. Il faudrait donc aussi savoir quelle sera la contribution des PM10 dans l'air. Tout ceci illustre à quel point toute hausse de particules fines aura inévitablement un impact significatif sur la santé des riverains, et à quel point il est de la plus haute importance de quantifier cette exposition de la façon la plus précise possible, en tenant compte des problèmes de pollution déjà présents dans le milieu »⁹.

Notons qu'aucune étude n'a été faite pour évaluer le taux de particules fines à laquelle les riverains du site de transbordement des silos et du port seront exposés. Je déplore et dénonce cette méthode douteuse de précéder!

La santé physique (émanant des poussières, particules fines et/ou de déversements de substances dans l'eau potable des puits via l'eau de surface) et la santé mentale des habitants en bordure de la trajectoire, de l'Écoparc et du port seront compromises. Le bruit sera entendu jours et nuits, amplifié par les lacs et la vallée de la rivière Peltier! Et que dire de la poussière, des nombreuses années de la construction et de la mise en place de ce projet? Pour les riverains de ce projet, des coûts supplémentaires seront occasionnés pour s'assurer de la potabilité de l'eau de leurs puits, pour

⁹ http://www.naturequebec.org/fichiers/Energie_climat/QMM/TXT13-08-27_MineArnaud-MemoireACME.pdf.

maintenir des assurances habitations qui se verront fluctuer en zonage industriel et la dévaluation de leurs maisons et de leurs terrains. À cela, il faut encore ajouter leurs inquiétudes pour la santé de leurs enfants qui seront exposés aux poussières, abat-poussière et particules fines de façon permanente. Tous ces facteurs compromettront largement la qualité de vie des gens qui y sont actuellement et qui ont choisi d'y être pour adopter un mode de vie plus éloigné des centres urbains.

De plus, les futurs projets du plan nord, une éventuelle desserte ferroviaire vers Sept-Îles discutée dans la région, etc., sont toutes des raisons de réfléchir à une voie de sortie commune et concertée des productions industrielles projetées au nord. D'autres projets de mines au nord du lac Saint-Jean sont sur la table actuellement. Pourquoi ne pas encourager et valoriser les promoteurs à travailler en commun pour l'acheminement de leurs produits et donc minimiser le nombre d'infrastructures en prolifération inquiétantes, à vocation unique et non réellement nécessaire? Comme citoyenne, j'ai peur que ce projet crée un précédent qui encouragerait et autoriserait chaque nouveau promoteur à se construire ses propres infrastructures, ce qui engendrerait un scénario désastreux pour les générations à venir. Cela irait à l'encontre du développement durable. Pensons simplement au port de Grande-Anse (situé sur l'autre rive du Saguenay) qui est présentement sous utilisé et à la possibilité du promoteur d'adopter le scénario de Forestville pour acheminer l'apatite vers la voie maritime. Comme citoyenne, je me questionne, je me demande pourquoi on autoriserait une minière à harnacher de façon permanente un lieu vierge, où il fait bon vivre, un site géologique unique qu'est le Fjord au détriment des citoyens, des villégiateurs de l'environnement et de sa biodiversité.

La nature n'a jamais fait de chèque en blanc au nom de l'économie. Le poids de l'or de certains ne peut plus continuer à écraser les autres; la véritable nature de l'économie prend racine à petite échelle par les PME, le commerce local, les initiatives collectives et participatives et un partage équitable des retombées économiques et des richesses naturelles, le tout dans le but de léguer aux générations futures un environnement sain. À regarder le tableau peint par le promoteur, leur mine sera parfaitement propre, inodore, incolore, transparente et prospère! Pourtant, les expériences vécues par le passé dans le secteur minier trace des lignes historiques beaucoup plus sombres que le tableau présenté lors de leurs promesses initiales. Notons simplement la participation de Monsieur David dans l'acceptabilité sociale de la mine Canadian Malartic, anciennement Osisko, cumulant 1372 plaintes et 157 avis de non conformité en date 12 avril 2015¹⁰.

Conséquemment, je recommande :

- Que le projet de port soit également évalué par l'instance provinciale compétente;
- De reconsidérer de façon sérieuse le scénario de Forestville;

¹⁰ Communication écrite avec la Coalition Pour que le Québec ait meilleure Mine, en date du 21 mai 2015.

- D'exiger des plans d'urgences en cas de déversements, accident maritime ou autre;
- La mise en place d'un suivi d'échantillonnage des eaux de surface des puits d'eau potable qui sera effectué chez les utilisateurs des puits à proximité des zones d'épandage d'abat-poussière, de transbordement et de manipulation du GNL, les frais encourus étant payés par la minière;
- La mise en place d'un suivi de la qualité de l'air et de véritables études à ce sujet et un engagement de mettre en place un programme de surveillance de la santé respiratoire des citoyens à proximité de zones de transbordement (port et mine);
- D'obtenir une lettre de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent certifiant la possibilité de navigation à l'anse à Peltier étant donné qu'un avis contraire avait été émis antérieurement;
- Un protocole clair pour que la main d'œuvre soit constituée majoritairement de travailleurs locaux;
- De prévoir un endroit de localisation, d'entreposage et d'approvisionnement du GNL plus éloigné des habitations;
- De mettre en œuvre des mesures compensatoires environnementales pour chaque habitats et milieu humide touché;
- De prévoir la fermeture des éclairages portuaires en période nocturne;
- Des exigences strictes sur la gestion des déchets et des eaux grises des bateaux;
- D'exiger que les bateaux soient en excellente condition et qu'ils répondent aux normes environnementales provinciales et fédérales;
- Que les Commissaires prennent uniquement compte des retombées économiques directement liées aux aspects du projet pour lesquels cette Commission est mandatée (soit la mine et la route), et non les emplois indirects générés par l'implantation potentielle de l'Écoparc et du port qui figure dans l'étude de retombées économiques qui a été déposée par Monsieur Jimmy Houde de la Municipalité de Saint-Fulgence; il serait incohérent de refuser d'évaluer les impacts sociaux et environnementaux du port tout en acceptant d'évaluer ses impacts économiques potentiels.

Madame et messieurs les Commissaires, je vous accorde ma confiance de mère et citoyenne inquiète et j'espère voir les intérêts collectifs et régionaux primer sur l'appât du gain d'une entreprise privée donc le but premier est de faire du profit pour ses actionnaires!

Veillez accepter mes salutations distinguées,

Madeleine Bouchard

Saint-Fulgence (Québec)

G0V 1S0