

Madame la présidente, Monsieur le commissaire,

Il me fait plaisir de vous présenter ce soir un résumé de mon mémoire dont vous avez reçu la version intégrale.

Je suis résident de l'Anse-à-Pelletier avec ma femme et mes trois enfants. Ma principale motivation à écrire ce mémoire, c'est le fjord, plus particulièrement l'Anse-à-Pelletier. J'aime le fjord, je l'adore. Je l'admire chaque jour et je ne me lasse pas de le contempler. Les enfants courent dans les grands espaces verts, respirent l'air pur, profitent de la tranquillité des lieux, jouent sur la plage et, malgré leur jeune âge, s'initient à un mode de vie qui tend à disparaître en cueillant fruits et légumes, en nourrissant les animaux et en découvrant la chasse et la pêche.

L'Anse-à-Pelletier revêt un caractère historique, tel que présenté dans la version complète de mon mémoire. Elle est même qualifiée de diamant vert du Saguenay par l'historienne Russel-Aurore Bouchard. Depuis quelques décennies, il s'agit d'un havre de paix où vivent des gens partageant le même désir de vivre en harmonie avec la nature. Ce fut donc toute une surprise lorsque les résidents du secteur ont reçu une lettre d'Arianne Phosphate le 24 octobre 2013 les avisant qu'elle désirait faire transiter 3 millions de tonnes de phosphate via l'Anse-à-Pelletier, sans consultation aucune. D'autant plus que le la desserte ferroviaire du port de Grande-Anse, juste en face, venait d'être autorisée entre autres pour accommoder Arianne Phosphate.

Plusieurs éléments m'inquiètent dans ce projet. Je ne peux tous les détailler ici, faute de temps, mais, en résumé :

- Je m'inquiète de l'absence d'une stratégie maritime digne de ce nom pour le Québec. Je ne crois pas que construire un port pour un seul projet soit une bonne stratégie. En tous les cas, ce n'est certainement pas du développement durable.
- Je conçois difficilement que ce projet puisse être rentable, alors que le BAPE a jugé que celui de Mine Arnaud ne l'était pas. Les coûts de transport seront plus élevés dans ce cas-ci et le produit est similaire.
- Je m'inquiète des effets cumulatifs du transport maritime lourd sur le Saguenay, pour le béluga entre autres, considérant le trafic en cours et à venir, surtout avec le projet de GNL Québec qui s'en vient, et compte tenu de l'absence de données sur la propagation des ondes sonores sous-marines dans le fjord, que les parois rocheuses profondes et étroites pourraient amplifier.
- Je crois que l'ajout d'un nouveau port de mer industriel dans le fjord nuira au tourisme, entre autres le tourisme d'aventure et l'industrie des croisières et que l'impact économique net du projet sera donc négatif.
- D'autres impacts économiques négatifs sont à prévoir et n'ont pas été considérés, à savoir la baisse de valeur des propriétés situées près de la R0200 et au sud de la 172. L'expansion démographique du secteur Anse-à-Pelletier, entre autres, qui compte maintenant une centaine d'habitants, n'aurait jamais eu lieu et ne se poursuivra pas advenant la construction du terminal maritime projeté.

- Je m'inquiète des impacts qu'auront les activités de camionnage et de transbordement sur la qualité de l'air, entre autres sur la dispersion de particules fines.
- Finalement, je m'inquiète des effets sur la qualité de l'eau de la rivière Pelletier, puisque des activités de nettoyage, d'entretien et de ravitaillement des camions sont prévues aux abords de la rivière Pelletier.

Maintenant, je vais élaborer davantage sur un élément qui vient grandement amplifier toutes mes inquiétudes au sujet de ce projet : l'attitude du promoteur.

À la lumière de la première partie des audiences publiques, Arianne Phosphate met plus d'énergie à tenter de dénigrer le scénario Forestville qu'à l'étudier sérieusement, ce qui démontre son entêtement à sortir à tout prix par le Saguenay. Les raisons de cet entêtement sont nébuleuses, au point où on se demande s'il y a un gain secondaire caché ou des influences externes.

Jusqu'à tout récemment, le promoteur défendait son entêtement à transiter via le Saguenay par deux raisons. La première concerne la maximisation des retombées économiques régionales. Pourtant, les retombées régionales ne seraient que très peu affectées quel que soit le scénario de transport. La mine ne bougera pas et son accès demeurera toujours via Saint-Ludger-de-Milot, au Lac-Saint-Jean. Par contre, les retombées économiques pour une firme régionale en particulier pourraient s'avérer très différentes selon le scénario de transport choisi...

Voici maintenant la deuxième raison (et je cite un rapport d'Arianne Phosphate) :

« Arianne Phosphate est persuadée que l'aménagement d'un terminal maritime pour le développement des ressources se trouvant au nord de la région (territoire du Plan Nord) est un formidable outil de développement pour le Québec. À ce jour, il est excessivement difficile de rentabiliser un projet minier sans avoir des services portuaires localisés sur la rive nord du Saguenay et Arianne Phosphate en est un exemple. »

Cet argument ne tient pas la route. Il est évident que tant qu'Arianne Phosphate existera, ces installations portuaires ne pourront servir à nul autre projet. L'accès au site est problématique, l'aire d'entreposage est saturée, la construction d'une desserte ferroviaire est impensable, le convoyeur ne pourrait être partagé que pour du phosphate et Arianne Phosphate utilise le quai la majorité du temps. En fait, il est difficile d'envisager pire endroit pour un port de mer. Il s'agit bel et bien d'infrastructures construites sur mesure pour un seul projet. Je vois plutôt dans cet argument une tentative d'obtenir des subventions publiques sous prétexte que les infrastructures pourront servir à d'autres projets. De toute façon, comme mentionné précédemment, il faut tenir compte de l'impact cumulatif du transport maritime dans le fjord du Saguenay et à cet effet, plus il y aura de projets, plus l'impact sera important. Cet argument de vouloir sortir le Plan Nord par le seul parc marin du Québec n'est donc pas recevable et est même inquiétant.

Maintenant, lorsque questionné pendant les audiences publiques sur l'évaluation objective qu'il a effectuée des différents scénarios de transport, le promoteur nous confirme que le scénario Forestville n'a jamais été sérieusement étudié. Il se justifie comme suit :

« Lorsque l'on regarde la grille de présélection des variantes, il n'y a qu'un seul scénario qui répond à tous les critères, et donc, qui présente une solution viable pour le projet. Ainsi, le scénario en direction de St-Fulgence / Ste-Rose-du-Nord par la R0200 est désigné pour être la seule variante possible pour le transport du concentré d'apatite du projet minier du Lac à Paul. De ce fait, c'est le seul scénario qui nécessite de passer à l'étape suivante de pondération. Les autres scénarios globaux de transport ne nécessitent pas d'analyse plus approfondie, puisqu'ils ne passent pas la première étape de présélection. »

Pourtant, le tableau qui avait été déposé initialement au BAPE concernant les différents scénarios de transport, soit l'annexe 11B des réponses à la deuxième série de questions du ministère, ne concorde pas avec le nouveau tableau qui a été déposé après la première partie, suite à la demande de la commission d'utiliser une grille de pondération. En effet, le premier tableau semble placer les scénarios Saint-Fulgence et Forestville à peu près à égalité. Il est à noter par ailleurs que l'on sentait déjà un biais dans ce tableau, puisqu'un nombre supérieur de camions et de voyages est requis pour Forestville, alors que le temps de cycle est pourtant plus court. De plus, le scénario Saint-Fulgence obtient la cote « verte » pour « Impact sur le milieu naturel », alors que le scénario Forestville obtient la cote « jaune ». Pourtant, le scénario Saint-Fulgence nécessite un dézouage, la construction d'une nouvelle route de 7,5 km au sud de la 172 et la construction d'un tout nouveau port de mer dans le fjord du Saguenay, tandis que le scénario Forestville utilise une route existante, dans un parc industriel existant, et la construction d'un nouveau quai dans une zone portuaire existante. Pour en revenir à la comparaison des tableaux, le deuxième tableau, déposé suite à une question du BAPE, présente le scénario « Monts-Valin R0200 » comme étant parfait (vert partout), alors que le scénario Forestville présente maintenant des obstacles insurmontables selon le promoteur. Entre autres, l'absence de dérogation pour la route 385 est identifiée comme étant le pire handicap pour le scénario Forestville, alors que les démarches effectuées par la municipalité de Forestville pointent vers une solution à ce problème, mais Ariane Phosphate a refusé de collaborer dans ce dossier. En réalité, je suis convaincu que le promoteur sait très bien qu'il serait préférable de transporter le minerai via Forestville. Plus le processus d'audiences publiques avance, plus le promoteur sent la soupe chaude et plus il tente de maquiller la vérité à coups de tableaux manipulés, de faux obstacles, de demi-vérités et de dénigrement.

En fait, puisque la stratégie initiale de cacher l'information n'a pas fonctionné, le promoteur tente maintenant de la manipuler et ainsi induire le public et la commission en erreur. Au sujet du manque de transparence, j'ai demandé le 16 mars 2015 à M. Éric Arseneault, directeur environnement et développement durable chez Ariane Phosphate, qu'il me transmette l'étude réalisée par le Groupe Conseil Nutshimit-Nippour concernant l'analyse du scénario de transport par Forestville. Il a toujours refusé, malgré des demandes répétées, et ce n'est qu'après le 28 avril, moment où ce document a été déposé au BAPE, que le public a pu en prendre connaissance. La résistance injustifiée du

promoteur à dévoiler cette information qui allait de toute façon devenir publique témoigne de sa mauvaise foi concernant tout ce qui touche le scénario de transport via Forestville. Comment donc lui faire confiance, lorsqu'il affirme que le scénario retenu est le meilleur?

En conclusion, est-ce que ce projet devrait être autorisé? En toute cohérence, non.

Je ne suis pas contre la création d'emplois, bien au contraire, mais encore faut-il que le plan soit crédible.

Le projet n'a pas démontré sa rentabilité. Le marché du phosphate tend à la baisse et cette tendance se poursuivra selon les prévisions de la Banque mondiale. Le promoteur n'a pas réussi à démontrer qu'il pourrait écouler une grande proportion de son minerai à des prix largement plus élevés que le marché en raison de sa pureté. Une infime partie, peut-être. Pas 3 millions de tonnes. D'autant plus qu'Arianne Phosphate n'est pas seule dans le marché de la pureté.

De plus, la stratégie de transport par camion d'autant de minerai sur d'aussi grandes distances est hasardeuse, voire même dangereuse. Elle constitue un véritable anachronisme au 21<sup>e</sup> siècle, considérant les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre. Ajouter 120 camions hors-normes par jour sur une route multi-usages aussi achalandée relève de la folie. Faire transiter 3 millions de tonnes d'apatite par année sur près de 240 km, cela représente 12 000 000 km parcourus par année, soit 300 fois le tour de la Terre ou plus de 30 fois la distance entre la Terre et la Lune. Est-ce cela du développement durable?

Cela dit, si ce projet douteux venait à être autorisé par le Conseil des ministres, il faudrait au moins s'assurer qu'il ne sacrifie pas au passage le fjord du Saguenay. Ce fjord est unique et doit être légué aux générations futures avec le moins de cicatrices possibles. Il a déjà assez donné pour des grands projets industriels et il continue d'ailleurs de le faire. Apprenons du passé et développons intelligemment. L'option de transport par Forestville, bien qu'imparfaite puisqu'elle exige aussi de transporter des millions de tonnes de minerai par camion sur des centaines de kilomètres, constitue la « moins pire » des solutions actuellement sur la table. À cet égard, l'argument à l'effet que le transport par Forestville priverait la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean de retombées économiques importantes ne peut être retenu lorsqu'analysé d'un point de vue provincial, puisque ces retombées ne seraient pas perdues, mais plutôt partagées avec la MRC de la Haute-Côte-Nord, ce qui en mon sens est loin d'être malsain.

Je vais terminer sur ceci : Arianne Phosphate aime bien parler de son projet de « classe mondiale ». Pour ma part, je peux vous confirmer une chose : pour avoir eu la chance de naviguer plusieurs fjords à travers le monde, je peux vous assurer que le fjord du Saguenay est définitivement de classe mondiale. Ce n'est pas le plus long, ce n'est pas le plus profond et il n'a pas les montagnes les plus hautes, mais sa beauté n'a définitivement rien à envier aux autres fjords. Il est le fjord le plus méridional de l'hémisphère nord et le seul fjord navigable en Amérique du Nord, mais disons que dans ce cas-ci, ça ne joue pas en sa faveur... Mais par-dessus tout, c'est *notre* fjord et nous devons le protéger.

Le fjord et les générations futures vous remercient.