

Mémoire concernant le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean



Anse-à-Pelletier, vue vers la Pointe aux Pins

Présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
par
Guillaume Lord
Résident de l'Anse-à-Pelletier

22 mai 2015

Madame la présidente, Monsieur le commissaire,

Par la présente, je souhaite vous transmettre mes opinions et préoccupations au sujet du projet en objet. Étant résident de l'Anse-à-Pelletier, j'habite à proximité du site retenu par Ariane Phosphate pour la construction d'un port de mer, élément non inclus dans ce projet, mais qui n'en demeure pas moins indissociable.

L'Anse-à-Pelletier

L'Anse-à-Pelletier est située sur la rive nord du Saguenay, à la hauteur de l'embouchure de la rivière Pelletier. Elle tire son nom de Nicolas Peltier, premier homme blanc à s'installer en permanence au Saguenay-Lac-St-Jean. Le site de l'Anse-à-Pelletier revêt un caractère historique particulier, puisqu'il s'agit d'un des deux sites fondateurs de Saint-Fulgence, par Roger Bouchard en 1838¹.

Au cours du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, plusieurs scieries ont opéré successivement aux abords de la rivière Pelletier, dont celle de William Price & Co., mais elles ont toutes été détruites par le feu ou les crues printanières au fil des ans.

Plus récemment, plusieurs familles se sont installées dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier. Il y a 40 ans, il n'y avait qu'une seule résidence permanente, alors qu'aujourd'hui, une centaine de personnes y demeurent. Le profil des habitants de l'Anse-à-Pelletier est diversifié, mais tous partagent le désir de vivre en harmonie avec la nature. Des activités d'agriculture biologique y ont lieu, favorisées par la présence d'un microclimat qui suscite d'ailleurs beaucoup d'intérêt auprès de chercheurs de l'UQAC actuellement².



L'Anse-à-Pelletier, vue panoramique

¹ MUNICIPALITÉ DE SAINT-FULGENCE. « Historique », <http://www.ville.st-fulgence.qc.ca/municipalite-village-relais/historique>

² GAGNON, Mélyssa. « La thèse du microclimat se précise », Le Quotidien, 30 novembre 2014, <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201411/30/01-4823821-la-these-du-microclimat-se-precise.php>

Les paysages de l'Anse-à-Pelletier sont reconnus pour leur beauté naturelle³ et comportent actuellement peu de traces de l'activité humaine, ce qui est exceptionnel à moins de 30 km d'une municipalité de 150 000 habitants. Ce secteur est même décrit par Russel-Aurore Bouchard, historienne de renom, comme étant le « diamant vert » du Saguenay⁴ (je vous invite à lire le billet intégral pour connaître l'opinion de l'historienne à ce sujet).



Enfants sur une plage de l'Anse-à-Pelletier, avec le site projeté du terminal maritime à leur gauche

Personnellement, j'ai commencé à fréquenter l'Anse-à-Pelletier à l'adolescence, alors que mes parents y ont acquis un lot à bois. J'allais marcher en forêt, profiter de la nature et contempler le fjord. Quelques années plus tard, mes parents y ont construit un chalet, qui est par la suite devenu leur résidence principale. Pendant plusieurs années, j'ai continué à fréquenter l'Anse-à-Pelletier régulièrement en attendant l'occasion de pouvoir moi-même m'y établir et c'est le 30 août 2013 que j'ai finalement signé une promesse d'achat sur la résidence que j'habite actuellement avec ma femme et mes trois enfants. Notre rêve se réalisait enfin! Moins de deux mois plus tard, soit le 24 octobre 2013, Ariane Phosphate annonçait son intention de construire un port de mer à l'Anse-à-Pelletier afin de faire transiter 3 millions de tonnes de minerai par année, sans consultation aucune. Le rêve tournait au cauchemar...

Il va sans dire que ce fut un choc pour toute la famille, ainsi que pour les autres résidents du secteur. Ariane Phosphate n'avait rencontré personne, se contentant d'envoyer une lettre aux résidents de l'Anse-à-Pelletier pour les aviser que des réunions d'information auraient lieu. La décision était déjà prise, l'étude de faisabilité était rendue publique.

³ OUELLET, Yves. DUMAS, Alain. « *Saguenay - Un fjord et son royaume* ». Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2008

⁴ BOUCHARD, Russel-Aurore, « *Les délires d'Akakia : Mine de phosphore du lac à Paul, Ariane Phosphate tente une percée vers l'Anse-à-Peltier, le diamant vert du Saguenay* », 8 novembre 2013, <http://akakia.blogspot.ca/2013/11/mine-de-phosphore-du-lac-paul-arianne.html>



Gazebo artisanal, situé à quelques mètres d'un des sites retenus pour les installations portuaires

Historique de la stratégie de transport d'Arianne Phosphate

Avant le 24 octobre 2013, Arianne Phosphate a toujours mentionné que le minerai devait sortir par le terminal maritime de Grande-Anse, situé sur la rive sud de la rivière Saguenay. Le projet d'Arianne Phosphate a d'ailleurs été un élément-clé dans la justification de la construction d'une desserte ferroviaire par Port Saguenay pour son terminal maritime de Grande-Anse⁵.

Maintenant que la desserte ferroviaire est construite, avec environ 40M\$ de fonds publics, Arianne Phosphate réclame la construction par Port Saguenay d'un terminal maritime sur la rive nord du Saguenay, hors de son territoire de juridiction par surcroît. Cela traduit un manque flagrant de planification et laisse planer un sérieux doute sur l'avenir. En effet, puisque le projet d'Arianne Phosphate a justifié en grande partie la construction d'une desserte ferroviaire par Port Saguenay à Grande-Anse, desserte qu'elle n'utilisera pas, et qu'elle tente maintenant de justifier la construction, encore par Port Saguenay, d'un terminal maritime sur la rive nord du Saguenay, comment être assuré qu'advenant la construction dudit terminal maritime, Arianne Phosphate ne changera pas encore d'idée, nous laissant avec un terminal maritime inutilisé? D'autant plus qu'Arianne Phosphate a décidé d'exclure la construction du terminal maritime de son projet...

⁵ BAPE. « *Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay* », Rapport 292, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape292.pdf>

Stratégie maritime

Je m'inquiète de l'absence d'une stratégie maritime digne de ce nom, malgré les annonces en grande pompe du gouvernement actuel. En effet, il y a définitivement un manque de planification en ce qui a trait aux infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation optimale des ressources naturelles du territoire québécois. Les réponses obtenues lors de la première partie des audiences traduisent ce manque de planification et confirment que la construction d'un terminal maritime sur la rive nord du Saguenay ne fait partie d'aucun plan de développement dûment planifié⁶. Il s'agit plutôt d'une infrastructure improvisée, dictée par les besoins d'un seul projet, dans le but d'améliorer sa rentabilité afin de satisfaire le promoteur. Finalement, ce port ne serait certainement pas promis à un brillant avenir, considérant l'espace limité pour les infrastructures d'entreposage, l'accès difficile pour les camions et l'impossibilité d'y aménager une desserte ferroviaire. Tant qu'à construire un port, il serait important de le construire au bon endroit!

Rentabilité

Concernant la rentabilité, je conçois difficilement que le projet à l'étude puisse être rentable considérant l'analyse qui a été faite par le BAPE du projet de Mine Arnaud, à Sept-Îles⁷. En effet, la roche phosphatée du Lac à Paul est de qualité similaire à celle de Mine Arnaud, mais les coûts de transport seraient beaucoup plus élevés dans le cas d'Arianne Phosphate. Par ailleurs, les mêmes inquiétudes quant à l'évolution du prix du phosphate s'appliquent pour le projet d'Arianne Phosphate. De plus, le prix obtenu au port de Sainte-Rose-du-Nord serait vraisemblablement inférieur au prix obtenu au port de Sept-Îles, puisqu'il faut prévoir des dépenses supplémentaires pour l'armateur (distance supérieure, nécessité d'avoir recours aux services d'un pilote, utilisation de remorqueurs et parfois d'un brise-glace).

Protection de l'environnement

Je m'inquiète des effets cumulatifs du trafic maritime dans l'écosystème fragile qu'est le fjord du Saguenay. Avant de prévoir de nouveaux projets devant transiter par la rivière Saguenay, il est impératif que des études indépendantes soient effectuées concernant les impacts cumulatifs du trafic maritime lourd, surtout lorsqu'il s'agit de construire un terminal maritime, soit une nouvelle porte d'entrée sur le fjord du Saguenay. Entre autres, il serait important d'étudier la propagation des ondes sonores sous-marines dans le fjord, considérant ses caractéristiques géologiques uniques qui peuvent amplifier le bruit des bateaux. Aussi, il faudrait mieux documenter les impacts potentiels sur les poissons et les mammifères marins. À cet égard, il faut tenir compte de

⁶ MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. « Réponse à la question concernant la stratégie établie afin d'assurer le développement du transport du minerai pour les projets miniers situés au nord du 49^e parallèle (Société du Plan Nord) », Document DB13 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DB13.pdf

⁷ BAPE. « Projet d'ouverture et d'exploitation d'une mine d'apatite à Sept-Îles », Rapport 301, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape301.pdf>

l'impact cumulatif des nuisances actuelles et futures, sachant qu'un certain trafic maritime existe déjà et que d'autres projets sont en cours de développement, comme celui de GNL Québec qui aurait un impact majeur sur la navigation dans le fjord du Saguenay.

Par ailleurs, le déluge de 1996 au Saguenay a enterré des substances toxiques, comme le mercure et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, provenant de l'activité industrielle⁸. La construction d'un terminal maritime, nécessaire au présent projet, impliquerait des travaux sous-marins qui occasionneraient une remise en suspension de ces substances toxiques. Il serait donc pertinent d'évaluer quel impact cela pourrait avoir sur l'écosystème fragile de la rivière Saguenay.



Chien observant un béluga dans l'Anse-à-Pelletier

Finalement, Ariane Phosphate est en négociation avec les armateurs afin de nettoyer les cales des vraquiers qui transportent la bauxite vers Port-Alfred pour ensuite les charger de phosphate⁹. Cette opération, décrite comme n'ayant « rien d'exceptionnel », n'est pourtant pas dénuée de risques pour l'écosystème de la rivière Saguenay. Le nettoyage, à l'eau ou à l'antigel, risque d'entraîner le rejet de bauxite dans la rivière, nous rappelant les tristes épisodes de déversement de boue rouge¹⁰. La libération de micro-organismes exotiques pose également problème considérant que ces bateaux parcourent la terre entière.

⁸ CORNEAU, Maxime. « *Scruter le fond de la rivière Saguenay* », ICI Radio-Canada.ca, 26 mai 2011, <http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2011/05/26/002-coriolis-mission-saguenay.shtml>

⁹ VILLENEUVE, Denis. « *La région pourrait accueillir une usine de collecteur* », Le Quotidien, 19 mars 2015, <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201503/18/01-4853504-la-region-pourrait-accueillir-une-usine-de-collecteur.php>

¹⁰ LA PRESSE CANADIENNE. « *Boue rouge dans le Saguenay* », Le Devoir, 21 août 2008, <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/202302/boue-rouge-dans-le-saguenay>

Le fjord du Saguenay

Le fjord du Saguenay est sans contredit un atout majeur au plan touristique. Son potentiel est immense, mais demeure sous-exploité. Récemment, le quotidien français Le Figaro publiait la liste des 10 sites et attractions incontournables au Québec¹¹. En première position, on retrouve le fjord du Saguenay et les baleines viennent compléter la liste. C'est donc dire que 20% des attractions incontournables pour les français selon ce magazine seraient touchées par le projet d'Ariane Phosphate.

La région a misé dernièrement sur la construction d'un port d'escale pour attirer les croisiéristes internationaux. Le nombre de croisiéristes augmente considérablement à chaque année, ainsi que les retombées économiques. Les prévisions pour 2020 font état de plus de 100 navires pour 100 000 passagers¹². Le maire de Saguenay affirme que « Ça va devenir la grosse industrie touristique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. De toute l'histoire de la région on n'aura jamais vu cela¹³. » Ces retombées sont certes intéressantes, mais il faut aussi tenir compte de cette augmentation du trafic maritime lors de l'évaluation des impacts cumulatifs, surtout avant d'envisager la construction de nouvelles infrastructures portuaires.



Bateau naviguant sur le fjord du Saguenay

Crédit photo: CBC

¹¹ CHANIAL, Jean-Pierre. « Les 10 sites et attractions incontournables au Québec », Le Figaro, 23 avril 2015, <http://www.lefigaro.fr/voyages/2015/04/20/30003-20150420ARTFIG00169-les-10-sites-et-attractions-incontournables-au-quebec.php>

¹² TREMBLAY, Jean. « En 2020 nous accueillerons plus de 100 paquebots », Le Journal de Québec, 29 avril 2015, <http://www.journaldequebec.com/2015/04/29/en-2020-nous-accueillerons-plus-de-100-paquebots>

¹³ Ibid.

Par ailleurs, un créneau qu'il serait intéressant d'exploiter est celui des croisières fluviales. Il s'agit d'un secteur avec une croissance très importante. « [...] selon la CLIA, [...] les croisières fluviales continuent d'afficher une croissance dans les deux chiffres du nombre de leurs passagers. Entre 2009 et 2014, elle était de 21%¹⁴! » Ces plus petits bateaux, très luxueux, pourraient très bien effectuer un parcours d'une semaine sur le fjord du Saguenay et l'estuaire du Saint-Laurent, combinant l'observation de paysages grandioses, de formations géologiques uniques et des mammifères marins. Puisqu'elles attirent une clientèle internationale aisée, ces croisières constitueraient un apport de richesse important pour le Québec et la création de centaines d'emplois directs. Bien sûr, la multiplication des infrastructures portuaires industrielles implique de renoncer à tout cela. En effet, la dernière chose qu'un croisiériste souhaite apercevoir, c'est un port industriel.

Il est clair que l'augmentation des activités industrielles dans le fjord aurait des impacts négatifs sur le tourisme. La construction de silos mesurant chacun plus de 50 mètres de diamètre et plus de 50 mètres de hauteur, avec un convoyeur trônant à 218 mètres au-dessus de la rivière Saguenay, ne laisserait personne indifférent. Ajoutons à cela un quai rudimentaire, construit dans une optique de réduction absolue des coûts et un vraquier de 50 000 tonnes amarré et nous obtenons des infrastructures d'une laideur inouïe dans un paysage des plus magnifiques qui soit. Tout cela à 7 kilomètres des infrastructures portuaires de Grande-Anse et à 13 kilomètres des infrastructures portuaires de Port-Alfred. Est-ce cela notre stratégie de mise en valeur du fjord du Saguenay? Est-ce logique dans le contexte où des démarches sont en cours afin de faire reconnaître ce fjord comme Géoparc mondial auprès de l'UNESCO¹⁵, considérant les critères de « [...] promotion du respect de l'environnement et de l'intégrité du paysage¹⁶? »



Anse-à-Pelletier, vue panoramique, l'hiver

¹⁴ PARENT, Carolyne. « Forte croissance à l'horizon », Le Devoir, 21 février 2015, <http://www.ledevoir.com/art-de-vivre/voyage/432178/croisieres-forte-croissance-a-l-horizon>

¹⁵ MATHIEU, Annie. « Patrimoine mondial de l'UNESCO : le fjord du Saguenay en lice », Le Soleil, 27 janvier 2010, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201001/27/01-943593-patrimoine-mondial-de-lunesco-le-fjord-du-saguenay-en-lice.php>

¹⁶ UNESCO. « Qu'est-ce qu'un Géoparc mondial? », <http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/earth-sciences/global-geoparks/some-questions-about-geoparks/what-is-a-global-geopark/>



Anse-à-Pelletier, vue vers Pointe aux Pins

Impacts économiques négatifs

En plus des répercussions négatives sur le tourisme, le projet d'Ariane Phosphate aurait des conséquences économiques désastreuses pour des centaines de citoyens. En effet, la valeur des propriétés situées près de la route R0200 chuterait drastiquement, ainsi que celle de toutes les résidences et chalets situés dans le secteur au sud de la route 172, puisque la valeur de ces propriétés est grandement reliée à la quiétude des lieux et à la beauté des paysages.

Des commerces comme l'Auberge du km 31 et plusieurs pourvoiries risquent aussi de souffrir énormément d'une baisse d'achalandage secondairement à la circulation intense de camions hors-norme sur cette route multi-usages. Le fait de croiser plusieurs de ces mastodontes sur leur chemin en effraiera plusieurs et la fréquence accrue d'accidents mortels fera fuir définitivement les villégiateurs. En fait, les seuls commerces qui tireront avantage de cette circulation accrue de camions hors-norme seront les réparateurs de pare-brise!

Qualité de l'air

Il a été démontré que la respiration de particules fines causait des problèmes respiratoires¹⁷, surtout chez les personnes vulnérables comme les enfants, les personnes âgées et les personnes

¹⁷ MDDELCC. « *Indice de qualité de l'air (IQA) : Les polluants* », <http://www.iga.mddefp.gouv.qc.ca/contenu/polluants.htm#particules>

atteintes de maladies pulmonaires chroniques. Or, il se trouve que des personnes représentant chacun de ces facteurs de vulnérabilité habitent dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier.

Il existe une contradiction dans le discours d'Arianne Phosphate quant à la dispersion de particules fines découlant des opérations de transbordement. Lorsque le contexte s'y prête, la minière affirme que son produit est extrêmement volatile et que toute manipulation entraîne des pertes importantes. Cela a entre autres justifié l'abandon de la stratégie de transport initiale « camion-train-bateau », pour passer à une stratégie « camion-bateau » puisque « Chaque opération de transbordement cause des pertes de concentré de phosphate [...]»¹⁸ ». Par contre, lorsque questionné sur la qualité de l'air, le promoteur affirme que « [...] ses équipements seront étanches pour éviter les émissions de poussière¹⁹. » Quelle affirmation doit-on croire?

Impact sur les glaces

Les activités du brise-glace autour des installations portuaires entraîneront le retrait des glaces dans l'ensemble du secteur de l'Anse-à-Pelletier. Il deviendra ainsi impossible pour les résidents du secteur d'avoir accès au Saguenay en hiver. Les activités de pêche blanche pratiquées par plusieurs résidents du secteur deviendront par conséquent impossibles. C'est dommage, car il s'agissait là de l'activité familiale hivernale par excellence, appréciée de tous les enfants.



« Cabanes à pêche » sur l'Anse-à-Pelletier

¹⁸ TREMBLAY, Louis. « Consultation publique suspendue », Le Quotidien, 16 novembre 2013, <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201311/15/01-4711306-consultation-publique-suspendue.php>

¹⁹ BAPE. « Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean », Document PR6, page 349, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/PR6.pdf

Impact sur la navigation

Les activités nautiques telles que le kayak, le voilier ou la planche à rame, pratiquées par les résidents de l'Anse-à-Pelletier, mais aussi par les visiteurs au Parc Aventures Cap Jaseux, seront fortement perturbées par la présence d'installations portuaires à proximité. Les kayakistes en provenance de Cap Jaseux débiteront leur parcours en passant successivement devant deux ports industriels, Grande-Anse et Ariane Phosphate. Non seulement le nouveau port pose d'importants problèmes de sécurité pour les petites embarcations lorsque le bateau sera en mouvement, en tout temps, l'expérience sera gâchée par la laideur des installations et le bruit du convoyeur et des génératrices du bateau.



Kayakistes dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier

Impact sur la rivière Pelletier

Le tracé retenu par Ariane Phosphate enjambe à plusieurs reprises la rivière Pelletier. Dans cette rivière, la présence de saumon a été documentée et l'abondance d'omble de fontaine anadrome est bien connue. La construction de la route et les activités portuaires risquent de perturber l'écosystème fragile de la rivière Pelletier. De plus, il est prévu de construire une station de nettoyage, d'entretien et de ravitaillement des camions d'Ariane Phosphate sur le site de l'ancienne scierie de Produits forestiers Résolu, située en bordure de la rivière Pelletier. Le risque de contamination de la rivière est énorme et cette contamination pourrait être nuisible, voire même fatale pour le poisson. Aussi, comme plusieurs résidents permanents du secteur, je puise

mon eau potable à quelques mètres seulement de la rivière Pelletier, en aval de ces installations. L'eau de la rivière Pelletier est actuellement de bonne qualité²⁰. Il est donc impératif qu'un suivi soit effectué advenant la construction d'infrastructures en bordure de la rivière Pelletier. Finalement, des mesures de correction et de dédommagement devraient être prévues advenant le cas où la qualité de l'eau serait affectée par les opérations d'Ariane Phosphate.



Kayak se dirigeant vers l'embouchure de la rivière Pelletier

L'histoire d'Osisko

En lisant sur le projet Canadian Malartic d'Osisko, j'ai l'impression que l'histoire se répète. Selon une étude de l'INSPQ²¹, de multiples effets psychologiques et sociaux négatifs sur la population sont survenus avant même que le projet ne soit autorisé. On parle de climat social altéré et de

²⁰ ORGANISME DE BASSIN VERSANT DU SAGUENAY. « *Plan directeur de l'eau 2014 – Bassins versants du Saguenay – Document de consultation* », page 23, http://www.obvsaguenay.org/public/documents/consultations_citoyennes/BVSaguenay_DocConsultations.pdf

²¹ BRISSON, Geneviève. « *Effets individuels et sociaux des changements liés à la reprise des activités minières à Malartic* », INSPQ, <http://fr.scribd.com/doc/259414263/Effets-individuels-et-sociaux-des-changements-lies-a-la-reprise-des-activites-minieres-a-Malartic>

déchirement au sein de la population. Les personnes impactées par le projet vivaient de l'anxiété et subissaient une pression de la part des personnes qui souhaitaient travailler pour la minière. Le même phénomène se produit au Saguenay et les mêmes effets à long terme sont à prévoir.

L'attitude cavalière d'Osisko a été dénoncée, alors que la minière a commencé à relocaliser des résidents avant même que le processus du BAPE ne soit débuté. La population s'est sentie impuissante, avec la perception que tout était joué d'avance.

Chez Arianne Phosphate, on ne relocalise pas les gens puisque ce sont les infrastructures de transport et non la mine qui se trouvent sur les terres privées, mais on s'impose en ne laissant aucun autre choix que de subir le projet à la façon dont Arianne Phosphate entend le réaliser. Jean-Sébastien David, chef de l'exploitation, a clairement mentionné lors de la séance d'information du 18 février 2015 qu'il n'envisageait aucune autre option : « Le plan B, ce n'est pas compliqué, c'est de ne pas faire les installations²². » Une telle attitude et de telles similitudes avec Osisko ne sont pas surprenantes, considérant que le même Jean-Sébastien David était vice-président développement durable pour Osisko pendant la phase de pré-autorisation et de construction.

Cela n'augure rien de bon considérant la suite des événements à Malartic. Les plaintes et les avis d'infractions s'accumulent. En date du 12 avril 2015, 1372 plaintes avaient été reçues et 157 avis d'infractions avaient été émis. Comme quoi malgré les belles promesses, rien ne garantit que les conditions accompagnant un éventuel certificat d'autorisation seront respectées. Par ailleurs, la présence d'un Comité de suivi n'a rien de rassurant à la lecture du rapport²³ de la firme Raymond Chabot Grant Thornton décrivant les nombreux problèmes avec le Comité de suivi d'Osisko.

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 les retombées régionales. Dans ses réponses à la deuxième série de questions du MDDELCC, le promoteur répond que « [...] les scénarios de Saint-Fulgence et de Forestville (route 385) sont les meilleurs, avec un léger avantage pour Saint-Fulgence (*sic*). Outre ces considérations techniques et environnementales, il faut aussi considérer la volonté d'Arianne Phosphate de maximiser les retombées économiques régionales²⁴. » La volonté de

²² ICI RADIO-CANADA.CA. « Arianne Phosphate : le transport du minerai soulève des inquiétudes », 19 février 2015, <http://ici.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2015/02/19/001-arianne-phosphate-information-bape.shtml>

²³ RCGT. « Corporation minière Osisko – Comité de suivi – Rapport diagnostic de la situation actuelle et pistes d'intervention », Document DD1 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DD1.pdf

²⁴ ARIANNE PHOSPHATE INC. « Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2^e série », Document

sélectionner le tracé de moindre impact aurait dû primer sur la volonté de maximiser les retombées économiques régionales, d'autant plus que ces 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 :

« 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 (*sic*). 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 exemple²⁵. »

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 Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent 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, 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 (*sic*) 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 présélection²⁶. »

PR5.2.1 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/PR5.2.1.pdf

²⁵ Ibid.

²⁶ ARIANNE PHOSPHATE INC. « Réponses aux questions 2 et 3 du document DQ4, pagination diverse », Document DQ4.2 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DQ4.2%20version%20corrig%C3%A9e.pdf

Pourtant, le tableau (ci-après Tableau 4.2) fourni pour étayer ces propos ne concorde pas avec le tableau²⁷ (ci-après Tableau 11B) précédemment utilisé pour la comparaison des différents scénarios de transport. En effet, le Tableau 11B semble placer les scénarios Saint-Fulgence et Forestville (route 385) à peu près à égalité. Il est à noter par ailleurs que l'on sent 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 Tableau 4.2, 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 problème²⁸, 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.



Anse-à-Pelletier, vue vers le site du terminal maritime projeté

²⁷ ARIANNE PHOSPHATE INC. « Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2^e série – Analyse 11 B Analyse variantes transport », Document PR5.2.1 Analyse 11B au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/PR5.2.1_analyse11B.pdf

²⁸ VILLE DE FORESTVILLE. « Courriel de M. Daniel Brochu concernant la position du MTQ au sujet de la demande de dérogation de la route 385 », Document DA2.1 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DA2.1.pdf

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 Arianne 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 refusé, sous prétexte qu'il n'avait pas obtenu l'autorisation de rendre publique une annexe rédigée par la firme Logistec. Devant mon insistance, il m'a transmis un résumé de l'étude tenant sur une page. Puisque l'information y figurant ne me satisfaisait pas, j'ai demandé à ce que l'étude complète me soit transmise en retirant l'annexe rédigée par Logistec, puisqu'elle concernait le port de mer à Forestville, élément qui n'est pas à l'étude au BAPE de toute façon. Arianne Phosphate a toujours refusé de me transmettre l'information demandée, jusqu'au 28 avril 2015, moment où ce document fut déposé au BAPE²⁹. 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?



Anse-à-Pelletier, vue vers le site du terminal maritime projeté

²⁹ GROUPE CONSEIL NUTSHIMIT-NIPPOUR. « *Projet de mine d'apatite du Lac à Paul – Analyse comparative préliminaire du scénario de transport Forestville – Rapport final* », Document DA2 au BAPE, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DA2.pdf

Conclusion

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

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 mondiale³⁰. 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^e 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.



Vue depuis Cap Trinité, Parc national du Fjord-du-Saguenay
Crédit photo: J. Boulian

³⁰ BAPE. « *Projet d'ouverture et d'exploitation d'une mine d'apatite à Sept-Îles* », Rapport 301, page 47, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape301.pdf>

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.

Quand ils auront coupé le dernier arbre, pollué le dernier ruisseau, pêché le dernier poisson. Alors ils s'apercevront que l'argent ne se mange pas.

-Proverbe amérindien

Guillaume Lord, MD



Coucher de soleil sur l'Anse-à-Pelletier, l'hiver