

Mémoire déposé au BAPE

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

par David Ellis

Après avoir entendu plusieurs interventions concernant le mode de transport de l'apatite entre le mine de Lac à Paul et l'accès à un port de mer hypothétique situé sur le Rivière Saguenay à l'Anse à Pelletier proposé par la compagnie Ariane Phosphate, je reste très perplexe et je questionne grandement la sagesse de leur proposition.

La proposition de la compagnie Ariane Phosphate sur l'emplacement d'un port de mer est basée à cent pour-cent sur leur propres intérêts financiers, ce n'est pas une réflexion globale qui prend en considération d'autres intervenants éventuels dans l'exploitation des ressources avancée par le gouvernement du Québec et surnommé le "projet nord".

L'erreur de cette proposition est flagrante quand on réalise la route proposée (et éventuellement le port souhaité à Anse à Pelletier) servira seulement à un producteur de minerai, la compagnie Ariane Phosphate. Il sera impossible pour n'importe quel autre projet minier d'utiliser ces chemins à la faute d'un manque de place. Cette éventualité a été mise en évidence pendant la période de questions au début du mois de mai. La possibilité que les compagnies forestières reviennent éventuellement a été très peu mentionnée, mais de toute évidence il ne restera aucune place pour eux. Le "non sens" de cette inefficacité a besoin d'être sérieusement questionné par les commissaires du BAPE.

Le sujet de la sécurité a aussi été mis à rude épreuve pendant la période des questions. L'idée d'avoir en réalité trois types d'utilisateurs 1. véhicule de loisir incluant VTT, motoneige, et d'autres véhicules hors route, 2. automobiles et camionnettes, 3. les gros camions de transport de la compagnie Ariane Phosphate par centaines chaque jour. Les trois types vont circuler à trois vitesses différentes et auront trois visions différentes de la route. Imaginez la même combinaison d'utilisateurs sur l'autoroute 20! La certitude qu'il y aura de nombreux accidents causant la mort est confirmée.

C'est pour ces raisons que j'encourage les commissaires à considérer sérieusement une vision plus globale de ce projet. Les implications des précédents de ce projet sur les grandes lignes de développement du projet nord sont immenses. Nous sommes à un point où les décisions prises maintenant auront une grande influence sur les grandes lignes de développement futures. Il ne faut pas rater l'opportunité!

Avant d'aller de l'avant avec des projets qui sont construits à la pièce, pourquoi ne pas voir le développement du Projet Nord de façon globale. Ça commence par un plan de transport qui pourra servir à l'exploitation du grand nord de façon efficace, sécuritaire et avec une grande acceptabilité sociale.

Pendant la période de questions, la compagnie Ariane Phosphate a admis que le transport par train est le plus efficace. À tel point qu'eux-mêmes avaient initialement pensé utiliser les chemins de fer existants pour leur projet. Le projet d'Ariane Phosphate était assez avancé qu'en 2013 un tronçon de chemin de

fer a été construit au coût de 20 millions de dollars des fonds publiques pour relier le chemin de fer existant directement au port existant de Grande Anse.

La compagnie a dit que le transport par train de la mine jusqu'au port a été considéré mais ils ont rejeté ce plan parce que ça implique trop de dépenses. C'est ici que la vue globale du développement du nord doit être mis en perspective. C'est vrai que la construction d'une ligne ferroviaire demande de grandes dépenses initiale. Mais si le Québec veut exploiter le grand nord, qui est un territoire immense, il faut voir grand. La compagnie a dit que le train en plus d'être trop cher, avait trop de capacité. Ils ont dit que le transport par train avait une capacité trois fois plus grande que leurs besoins! Quel opportunité! En construisant une infrastructure efficace on sera capable de fournir les besoins de trois compagnies minières aussi importantes qu'Ariane Phosphate. En plus, un chemin de fer, un fois construit, a une durée de vie de centaines d'années. Pourquoi est-ce que les gouvernements se tournent de plus en plus vers le transport en commun par train? Sur le long terme il est prouvé que le transport par train est plus efficace, moins cher à long terme, plus sécuritaire et plus responsable envers l'environnement.

Dans la société dans laquelle on vit aujourd'hui, on ne peut pas négliger toutes les conséquences de nos décisions. Même un pays comme la Chine, qui a exploité ses ressources naturelles aux dépens des considérations environnementales et sociales, a appris qu'elle ne peut pas continuer de fonctionner de cette manière. Il faut être réaliste et responsable dans l'exploitation des ressources naturelles et du développement économique.

Je demande que les commissaires étudient l'idée d'un projet de construction d'une ligne ferroviaire en collaboration avec le gouvernement du Québec. Un projet qui va ouvrir officiellement la première phase d'exploitation du grand "Projet Nord". C'est un projet dans lequel les Québécois vont investir ensemble pour enrichir tout les québécois, pas seulement quelques propriétaires étrangers qui n'ont aucun intérêt au bien-être des québécois. La construction d'une ligne ferroviaire fera beaucoup d'emplois et va ouvrir les opportunités pour le démarrage d'autres projets miniers.

En réalité, le projet d' Ariane Phosphate est de courte durée. Vingt-cinq ans est seulement une petite fraction des possibilités d' exploitation de ressources naturelles dans le nord du Québec. Il faut penser cent ans, même deux cent ans pour commencer à avoir une perspective réaliste.

C'est pour ces raisons que je rejette à cent pour cent la proposition de transport de la compagnie Ariane Phosphate vers l'Anse à Pelletier. Je dis non à la construction d'un nouveau port de mer sur les bords de la Rivière Saguenay avant que les installations existantes (La Baie et Grande Anse) soient utilisées à leur pleine capacité. J'insiste sur une vue globale du transport qui considère le développement du grand nord dans son entité et pas des projets construits à la pièce. J'insiste sur une approche plus efficace, moins chère à long terme, plus sécuritaire et plus responsable envers l'environnement.

David Ellis

Chicoutimi PQ