

**OUVERTURE ET EXPLOITATION
DE LA MINE D'APATITE DU LAC À PAUL
PAR ARIANNE PHOSPHATE INC.**

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement

En ce qui concerne le tronçon routier de six (6) kilomètres, entre le site du Parc industriel et le futur quai de transbordement au site actuellement retenu de la municipalité de Sainte-Rose-du-Nord, le but des promoteurs est de travailler à rallier le plus de monde possible à un tracé qui, pourtant, touche à un très grand nombre de propriétaires et favorisera, en plus, le trafic maritime dans une zone plus dérangeante, autant pour le secteur terrestre que le secteur maritime.

Considérant que le secteur plus à l'ouest a déjà fait l'objet d'une étude approfondie, soit la variante 2 du rapport d'analyse comparative préliminaire de variantes de tracé secteur Saint-Fulgence, autant pour le nombre de personnes impactées et la bathymétrie de ce secteur, ce site est, à mon avis, de moindre impact pour le secteur de l'Anse-à-Pelletier. D'autant plus que pour s'y rendre, il y a seulement cinq (5) propriétaires touchés, de la route L-200 au site de transbordement aux îlots Jalbert qui sont face au quai de Grande-Anse.

De plus, cet emplacement pour le quai est idéal. La bathymétrie le permet et ce quai serait orienté, *est ouest*, tel celui de Grande-Anse. Et pour y accéder, les navires emprunteraient le couloir actuellement utilisé pour les navires qui se rendent à Grande-Anse, donc aucun trafic maritime dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier, ce qui, à mon avis, est de moindre impact.

Il faut aussi considérer les manœuvres d'accostage des pilotes du Saint-Laurent qui devront composer avec les glaces et la force des vents dominants *ouest*, dans ce secteur. L'emplacement aux îlots Jalbert n'a pas cette contrainte de glace poussée par les vents dominants. Ce secteur mérite une attention toute particulière car nous savons très bien, par expérience, qu'un quai est difficilement accessible dû à des contraintes naturelles irrémédiables lors des manœuvres d'accostage, et est souvent boudé par les armateurs et les pilotes. De plus, il coûte plus cher à opérer dû au fait que les services de remorqueurs seront requis assez souvent pour supporter les manœuvres à ce quai, orienté *Nord Sud*, et exposé au vent dominant. Également, le brise-glace aura à dégager une plus grande surface en eau libre envers l'Anse-à-Pelletier pour aider la manœuvre donc plus d'inconvénients pour les résidents.

Concernant les coûts, il est mentionné que 21 millions de dollars seront nécessaires pour s'y rendre au lieu de 27 millions pour le site actuellement à l'étude.

En regardant la carte incluse dans le rapport d'analyse comparative préliminaire de variantes de tracé secteur Saint-Fulgence et les emplacements possibles, le corridor utilisé pour se rendre aux îlots Jalbert, vous serez en mesure de constater l'avantage indéniable et l'importance de faire les comparables entre ces deux (2) sites.

Merci de votre attention.

Gilbert Simard
Résident à Saint-Fulgence
21 mai 2015

p.j. Choix des variantes
 Carte du secteur

4.4.3 Choix des variantes préférables

À la suite de la comparaison des variantes de tracé, il se dégage une option préférable sur le plan technoeconomique, soit la variante 2. Elle s'avère plus avantageuse principalement pour les raisons suivantes :

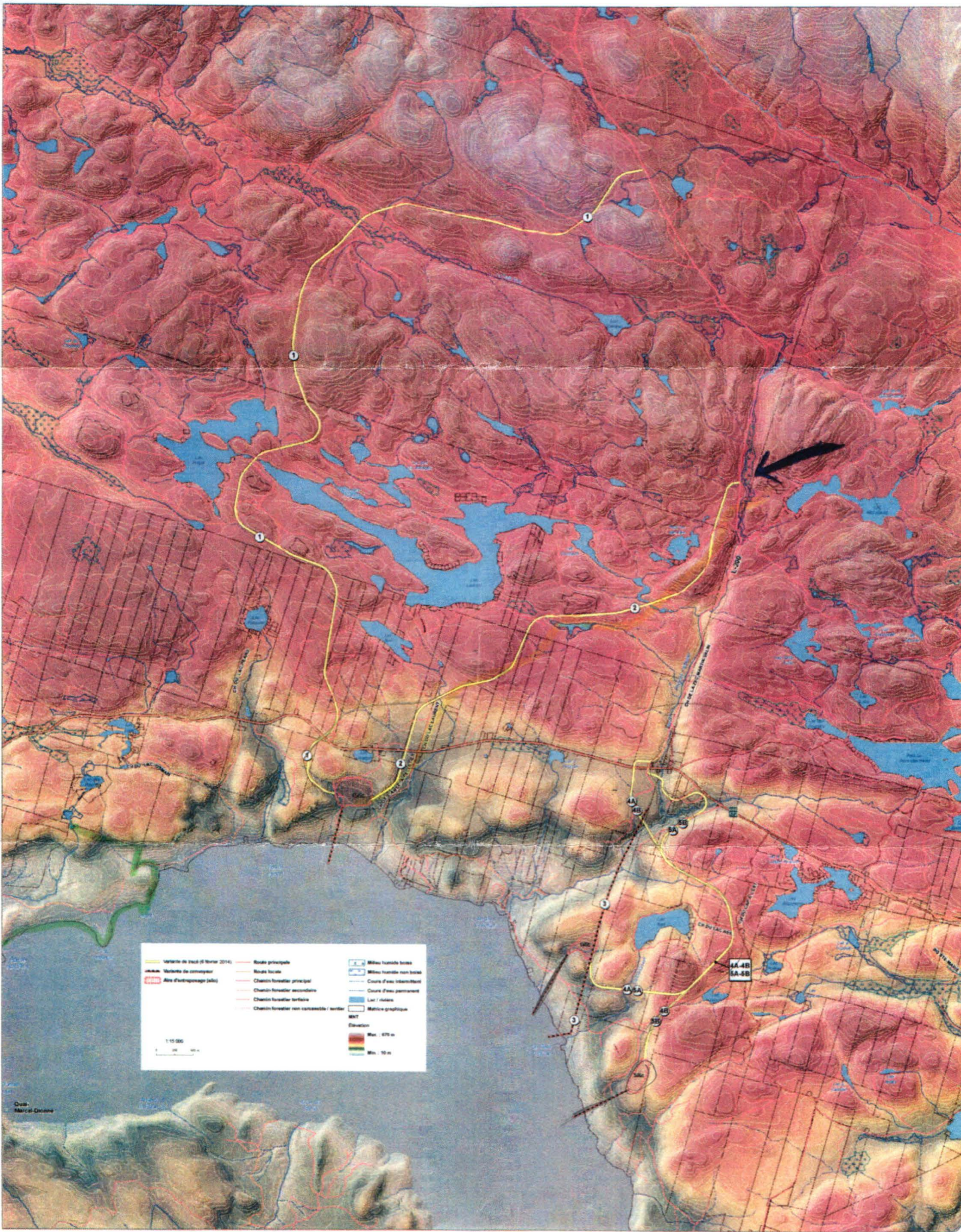
- Il s'agit de l'option la moins dispendieuse (21,9 M\$).
- Selon Cégertec WorleyParsons, l'emplacement du projet quai y serait plus favorable sur un plan technique.
- Elle permet d'éviter le tronçon le plus problématique du chemin de la zec Martin-Valin qui longe l'embranchement nord de la rivière Pelletier.
- La traversée de la route 172 y est moins complexe.
- Elle présente une plus grande superficie disponible pour l'aire d'entreposage.
- Elle ne nécessite pas la construction de pont et de tunnel.
- Elle ne croise aucune zone de pente forte ou abrupte.

Sur le plan environnemental, la variante 2 se démarque pour les raisons suivantes :

- Elle évite d'enjamber la rivière Pelletier et d'avoir ainsi des impacts sur l'habitat du saumon atlantique.
- Elle ne franchit aucun ruisseau d'intérêt faunique (MRN).
- Elle ne traverse aucune étendue cartographiée de milieu humide.
- Elle limite le passage dans les peuplements d'intérêt phytosociologique.
- Elle touche à moins de terres privées.
- Elle affecte un plus petit nombre de propriétaires privés.
- Elle évite le site de la scierie et le banc d'emprunt adjacent à la route 172.
- Ses effets sur le tronçon non aménagé de la piste cyclable de la Route Verte sont comparables à ceux des autres variantes étudiées.

La variante 2 présente toutefois les inconvénients suivants :

- Elle traverse une zone à risques de mouvement de sol en fin de parcours.
- Elle nécessite un plus grand nombre de ponceaux.
- Elle traverse une route locale, soit le chemin du lac Laurent.
- Elle risque de générer des nuisances (bruit, vibrations, poussières, odeurs) auprès d'un plus grand nombre d'usagers de la zone d'étude.
- La configuration de l'aire d'entreposage est moins favorable pour dissimuler les silos, ce qui risque d'engendrer des impacts plus importants sur le paysage.
- Ses répercussions sur le réseau de sentiers récréatifs motorisés de la zone d'étude sont supérieures à celles des autres scénarios analysés.



Quai
Marcel Cassan