

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente  
M. JACQUES LOCAT, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET D'OUVERTURE ET D'EXPLOITATION  
DE LA MINE D'APATITE DU LAC À PAUL AU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN  
PAR ARIANNE PHOSPHATE INC.**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 28 avril 2015 à 19 h  
Centre de congrès et Hôtel La Saguenéenne  
250, rue des Saguenéens  
Saguenay

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 28 AVRIL 2015	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS	
COALITION POUR QUE LE QUÉBEC AIT MEILLEURE MINE .....	9
Mme Dominique Bernier	
GROUPE DE VILLÉGIATEURS DU LAC ROUVRAY .....	11
M. Louis-R Bélanger	
ORGANISME DE BASSIN VERSANT LAC-SAINT-JEAN .....	13
M. Mathieu Laroche	
EURÉKO .....	14
M. Simon Gagné	
M. YVON BOUCHARD .....	15
M. DENIS BELLEY.....	16
Mme Martha Lavoie	
COLLECTIF DE L'ANSE-À-PELLETIER.....	18
Mme Josée Vermette	
AUBERGE 31 ET VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN .....	22
M. Réal Morin	
REGROUPEMENT DES LOCATAIRES DE TERRES PUBLIQUES .....	23
M. Gérald Martel	
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN.....	25
M. Tommy Tremblay	
ORGANISME DE BASSIN VERSANT DU SAGUENAY .....	27
M. Marco Bondu	
Mme MICHÈLE MARTIN .....	28
M. FRÉDÉRIC VILLENEUVE .....	30
ARIANNE PHOSPHATE .....	30
M. Jean-Sébastien David	
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR .....	32
M. Jean-Sébastien David	
REPRISE DE LA SÉANCE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. JEAN-ROCH LAROUCHE.....	41
M. MARTIN MORISSETTE.....	43

M. FRANÇOIS GAGNÉ .....	49
M. PIERRE LAPOINTE.....	51
M. MIVILLE TREMBLAY .....	56
M. FRÉDÉRIC LEBRUN .....	67
M. GÉRALD MARTEL.....	73
Mme URSULA LAROUCHE .....	78
M. ALAIN GAGNON .....	82
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. THOMAS GAGNON.....	97
M. TOMMY TREMBLAY.....	99
M. DANIEL BROCHU.....	102
M. DANIEL LORD .....	106
Mme MICHÈLE MARTIN .....	113
Mme DOMINIQUE BERNIER.....	115
M. LOUIS-RENÉ BÉLANGER .....	118
M. DENIS DUFOUR.....	124

---

**SÉANCE DU 28 AVRIL 2015  
SÉANCE DE LA SOIRÉE  
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et messieurs bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean par Arianne Phosphate inc.

10

Je me présente, Anne-Marie Parent, et je préside cette Commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur David Heurtel. Je serai secondée par le commissaire Jacques Locat.

15

Voici le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 2 avril dernier. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, monsieur Pierre Baril.

20

«En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de mine d'apatite du lac à Paul par Arianne Phosphate inc. et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.»

25

Et c'est signé David Heurtel.

30

Je vous rappelle qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal, et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

35

Outre sa responsabilité d'enquêter, la Commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet, et recueillir l'opinion des personnes intéressées. De plus, la Commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobent les aspects écologique, social et économique.

40

Dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des seize (16) principes de la loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

45 Par ailleurs, la Commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. En outre, mon collègue et moi-même sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

50 Ainsi, la Commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

Je vais aussi vous demander ce soir, si c'est pas déjà fait, d'éteindre vos cellulaires ou de les mettre en mode réunion. Merci.

55 Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées; elles sont disponibles sur le site Web du BAPE, elles sont aussi contenues dans un document disponible ici à l'accueil. Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles. Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

60 Parallèlement aux travaux de la Commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux (2) analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres qui rendra une décision sur le projet.

65 Cette Commission d'enquête et d'audience publique effectuera l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la Procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où une documentation pertinente est disponible.

70 Le mandat de la Commission d'enquête a débuté le 27 avril et sera d'une durée maximale de quatre (4) mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 26 août prochain.

75 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure! D'abord, je présenterai l'équipe qui assistera la Commission et les personnes-ressources invitées, puis les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet. Toutes les requêtes ou demandes d'audience publique seront par la suite rendues publiques.

85 Une pause d'environ quinze (15) minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

90 L'audience publique est divisée en deux (2) parties; la première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité, à la Commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent, de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

95 Cette première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants ou leur réaction à une réponse donnée par le promoteur ou une personne-ressource, mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons à la deuxième partie de l'audience publique, c'est-à-dire à compter du 26 mai prochain. C'est à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet.

100 Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire «Avis d'intention» disponible à l'accueil et sur le site Web du BAPE. Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, madame Renée Poliquin, qui est à l'arrière de la salle, votre intention de déposer un mémoire. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Faites-le savoir à notre coordonnatrice au plus tard deux (12) semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, soit le 12 mai prochain.

110 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires cinq (5) jours avant le début de la deuxième partie de l'audience publique, soit au plus tard le 22 mai à midi (12 h).

115 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous échangerons avec vous afin de bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la Commission d'enquête sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Trois (3) options sont donc possibles.

Après les séances de l'audience publique, la Commission pourrait poser des questions par écrit au promoteur et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet et son analyse. La Commission compte recevoir les réponses dans un délai de quarante-huit (48) heures. Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics; ils deviendront

120 accessibles par Internet, dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site Web du BAPE.

De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, sur le site Web du BAPE, à nos bureaux à Québec, et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM.

125 Par ailleurs, ce qui est dit en audience publique est enregistré, et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Ces transcriptions seront également disponibles par Internet et dans les centres de consultation régionaux. Aussi, la webdiffusion vidéo des séances publiques sur le site Web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

130 Voici maintenant comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique. Tout d'abord, voyons la disposition de la salle! Au centre, face à vous, la Commission d'enquête; à ma gauche, la table des analystes du BAPE, celle des personnes-ressources et la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions; à l'arrière, la table de l'équipe de la Commission; à ma droite, la table des représentants du promoteur; et immédiatement devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

140 L'inscription pour les questions – comme je l'ai mentionné plus tôt – se fait à l'arrière de la salle. Ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Deux (2) questions sont admises par intervention sans sous-question. Cette règle permettra au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

145 Toutes les questions du public comme les réponses doivent m'être adressées; je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée. Pour les questions posées par mon collègue commissaire, les porte-parole sont invités à lui répondre directement.

150 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de votre question. Il ne sera également pas permis de commenter la réponse obtenue.

155 Par ailleurs, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question. Vous êtes bien sûr les bienvenus pour vous réinscrire au registre si d'autres questions concernant le projet sont nécessaires.

160 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées par le promoteur et les personnes-ressources dans un délai de quarante-huit (48) heures, afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement

165 Si une information ou un document demandé par la Commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la Commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention "confidentiel". Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

170 Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision sera rendue publique. Si le document rendu non public est toutefois considéré par la Commission comme essentiel à ses travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision

175 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la Commission. Vous pouvez aussi nous communiquer seulement la référence à un document, la Commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents déposés.

180 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous demande donc de bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

185 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la Commission d'enquête! À ma gauche, monsieur Jasmin Bergeron et monsieur Yvan Tremblay, analystes; à l'arrière de la salle, le conseiller en communication monsieur Luc Nolet, et la coordonnatrice madame Renée Poliquin; madame Denise Proulx assure le travail de la sténotypie; et du Centre de services partagés du Québec, monsieur Richard Grenier est responsable de la logistique et monsieur Maxime Légaré est technicien au son, de même que monsieur Pierre Dufour du BAPE qui est chargé de la webdiffusion des séances.

195 J'invite le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe! Alors monsieur Éric Arseneault.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

200 Oui, merci madame la Présidente. Donc je vais prendre le temps de présenter toute l'équipe d'Arianne Phosphate, si vous me permettez.

205 Alors je vais commencer avec monsieur le président exécutif et président du conseil d'administration, monsieur Pierre Fitzgibbon; vice-président au conseil d'administration, monsieur Dominic Bouchard; monsieur Dino Fuoco, chef de la Direction financière; à ma droite, monsieur Jean-Sébastien David, chef de l'exploitation; monsieur Daniel Boulianne, vice-président exploration et responsable des relations avec les Premières Nations.

210 Nous avons aussi dans la salle monsieur Ghislain Goyette, ingénieur et chef ingénieur métallurgique; monsieur André Pedneault qui est directeur du site minier; madame Stéphanie Lavaure, géologue et détentrice d'un doctorat en ressources minérales; monsieur Raphaël Gaudreault, ingénieur et chef de l'ingénierie minière; monsieur Martin Cloutier, ingénieur junior et dédié à toutes les questions de transport; madame Pier-Élise Hébert Tremblay, contrôleur; madame Manon Lapointe, coordonnatrice financière; madame Guylaine Blackburn, adjointe administrative à la Direction, qui est en arrière de moi; madame Karyna Tremblay qui est responsable des relations avec la communauté.

220 On a dans la salle aussi en congé mais présente madame Élise Gagnon qui est notre écoconseillère; madame Joëlle Brodie, responsable aux communications, qui est à la table en arrière; on a madame Geneviève Gagnon, conseillère principale en santé et sécurité.

Et je me présente, Éric Arseneault, directeur environnement et développement durable.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

225 Merci monsieur Arseneault.

Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources! Alors je vais demander, alors que je vais nommer votre organisme, de vous présenter.

230 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques!

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

235 Marthe Côté de la Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers, coordonnatrice aux projets miniers.

**PAR Mme ANDRÉE-ANNE GAGNON :**

240           Andrée-Anne Gagnon aux évaluations environnementales, Direction des projets nordiques et  
              miniers, chargée de projet.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

245           Merci. Ministère de l'Énergie et des ressources naturelles!

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

250           Carl Tremblay du ministère de l'Énergie et des ressources naturelles, Direction régionale à  
              Jonquière, je m'occupe des projets majeurs au niveau du ministère ici en région.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

              Merci. Ministère des Transports!

255           **PAR Mme SONIA BOUCHER :**

              Sonia Boucher, ingénieure à la Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean,  
              coordonnatrice aux études avant-projet.

260           **PAR LA PRÉSIDENTE :**

              Merci. Ministère de la Santé et des Services sociaux!

265           **PAR M. DAVID SIMARD :**

              Bonjour, David Simard du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du  
              Saguenay–Lac-Saint-Jean. Nous avons été mandatés par le ministère de la Santé pour les  
              représenter. Je suis accompagné par docteur Jean-François Betala-Belinga et monsieur Michel  
              Savard également.

270           **PAR LA PRÉSIDENTE :**

              Merci. Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs!

275 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

André Dufour, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs à l'Unité de gestion Saguenay-Sud-et-Shipshaw de Chicoutimi.

280 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. La MRC du Fjord-du-Saguenay!

285 **PAR M. STEEVE LEMIRE :**

Bonjour, Steeve Lemire, coordonnateur à l'aménagement du territoire.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

290 Merci. Il y avait une deuxième personne je crois, oui?

**PAR Mme SOPHIE HARDY :**

295 Sophie Hardy à la Direction de la gestion de la faune du Saguenay-Lac-Saint-Jean au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

300 Merci. Alors je crois qu'on a tout le monde parmi les personnes-ressources, alors je vous remercie.

Nous avons également des personnes-ressources qui sont disponibles par écrit, alors si on a besoin de leur éclairage nous pourrons compter sur eux.

305 Alors je vais maintenant inviter les requérants à venir présenter leur requête!

310

315

**PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS  
COALITION POUR QUE LE QUÉBEC AIT MEILLEURE MINE**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

320

Nous allons commencer par la Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine représentée par madame Dominique Bernier. Bonsoir madame Bernier!

**PAR Mme DOMINIQUE BERNIER :**

325

Bonsoir. Donc je peux y aller, oui? Je vous remercie de nous accueillir ce soir, monsieur et madame les Commissaires.

330

La Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine demande une enquête et des audiences publiques au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour le projet de mine à ciel ouvert Ariane Phosphate.

335

La Coalition, pour ceux que ça intéresse, c'est un regroupement de trente (30) organisations qui regroupent en tout plusieurs dizaines de milliers de membres, et ces membres sont préoccupés par les répercussions attendues du projet, notamment les impacts sur la qualité de l'air et de l'eau, les impacts sur la faune, de même que les impacts sur la santé, la sécurité et la qualité de vie des citoyens et des Premières Nations avoisinantes et ce, tant en raison de la mine elle-même que du transport du concentré.

340

La Coalition se préoccupe également du fait que certains des impacts importants du projet ne sont pas inclus dans l'étude d'impact produite par le promoteur, notamment la construction d'un quai, d'un terminal maritime devrais-je dire, en bordure du fjord du Saguenay à Saint-Fulgence, le transbordement du concentré d'apatite, puis son transport par bateau.

345

Selon nous, l'évaluation du projet ne doit pas se faire à la pièce, et doit impérativement, pour être cohérente, tenir compte du transbordement et du transport par voie maritime, parce que ça se passe près de populations concernées et de milieux marins fragiles. Bien que la construction du quai se ferait par un promoteur différent, on suppose que son financement proviendrait d'Ariane Phosphate, donc pour nous c'est le même projet et ça devrait être pris en compte dans le cadre de l'enquête.

350

On s'inquiète aussi de l'absence d'un plan stratégique cohérent d'analyse de l'ensemble des impacts cumulatifs pour tout le transport des différents minerais par le Fjord du Saguenay, et avec la venue anticipée de nouveaux projets miniers dans le cadre du Plan Nord, nous croyons que ça s'impose.

355 Sur le plan économique, la Coalition met en doute la rentabilité du projet dans un contexte de baisse mondiale du prix du phosphate et en raison de la nécessité de le transporter sur de très longues distances. La Coalition s'interroge notamment sur les raisons de l'absence d'acheteurs du phosphate et d'investisseurs privés suffisants à ce jour.

360 Et aussi, on souligne un rapport de la Banque mondiale qui note que le prix du phosphate est actuellement très bas et qu'il devrait continuer de baisser de vingt (20 %) à quarante pour cent (40 %) d'ici 2025.

365 La solidité économique d'un projet c'est non seulement essentiel pour attirer suffisamment d'investisseurs, mais c'est également crucial pour assurer la mise en place de toutes les mesures nécessaires à la protection de la santé, de la sécurité publique et de l'environnement. C'est une des raisons pour lesquelles c'est un aspect qui nous tient à cœur.

370 Enfin, plus globalement, on est préoccupé par les impacts des grandes mines à ciel ouvert sur les populations et les écosystèmes locaux, notamment les impacts reliés aux poussières, au bruit, aux dynamitages, à la qualité de l'eau et à l'empreinte importante sur le territoire ainsi qu'aux immenses quantités de rejets miniers générés par ce type de mines.

375 De plus en plus d'analystes constatent que les lois et normes du Québec en la matière ne sont pas adaptées à la réalité des impacts de ce type de mines. Donc pour les membres de la Coalition, il est urgent que le gouvernement du Québec revoie les lois et les normes actuelles qui encadrent ce type de mines.

380 Et on s'étonne du fait que ce projet d'envergure échappe actuellement à une évaluation environnementale fédérale, notamment en ce qui a trait aux impacts anticipés sur l'habitat du poisson mais aussi sur les populations autochtones qui sont deux (2) enjeux de responsabilité fédérale. C'est une des raisons de plus qui nous font croire que la tenue d'audiences publiques du BAPE pour le projet d'Arianne Phosphate est amplement justifiée. Merci.

385 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci Madame Bernier.

390

---

395

**GROUPE DE VILLÉGIATEURS DU LAC ROUVRAY**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle maintenant monsieur Louis-R Bélanger du groupe de villégiateurs du lac Rouvray.

400

**PAR M. LOUIS-R BÉLANGER :**

Alors bonsoir madame la Commissaire, bonsoir monsieur Locat.

405

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

410

**PAR M. LOUIS-R BÉLANGER :**

Je vous remercie de porter attention à notre demande.

415

Alors je représente un groupe de villégiateurs du lac Rouvray sur la Zec Onatchiway. On est inquiet parce que la minière avait prévu un tracé qui passerait au nord du Rouvray, puis pour sauver neuf kilomètres (9 km) ils veulent maintenant passer au sud du lac Rouvray.

420

On pense que le lac Rouvray est une particularité dans la Zec Onatchiway parce que c'est un lac qui a une qualité au niveau de ses poissons, au niveau de sa qualité de l'eau, au niveau de l'environnement, puis le tracé B3 qui est celui qui passe par le sud, là, on vous demande de l'exclure pour les raisons suivantes.

425

Tout d'abord comme je disais, c'est le deuxième plus grand lac réservoir de truites mouchetées indigènes au Québec, là, il y a seulement de la truite mouchetée dans ce lac-là. C'est un lac qui est alimenté du sud vers le nord et le chemin projeté va contourner le lac par le côté sud, là où il y a toutes les aires humides qui alimentent le lac.

430

Le tracé projeté, il arrive tout d'abord près du débarcadère du lac puis il y a une pente d'à peu près cent pieds (100 pi) où les camions vont ralentir avec un frein Jacob pour tourner subitement vers la droite, juste vis-à-vis le débarcadère du lac; vingt-trois (23) des vingt-cinq (25) chalets sont dans l'axe du débarcadère.

On a regardé un peu sur Internet, là, les données de décibels des camions, là, ça monte jusqu'à quatre-vingt-douze décibels (92 dB) sur un frein Jacob, alors le soir, la nuit, avec un bruit

435 comme ça, l'impact va être considérable, jusqu'à quatre kilomètres (4 km) l'autre côté du lac, c'est sûr que les gens vont l'entendre.

440 Le tracé projeté tourne ensuite pour contourner trois (3) petits lacs, les lacs Lessard, Pétamban et lac des Nymphes qui sont des lacs de site d'intérêt faunique. Mais parce qu'ils sont dans la zec, les biologistes l'ont pas inclus, là, dans leur plan strict comme ils m'ont dit au téléphone, parce que le site d'intérêt faunique dont ils parlent en général c'est en dehors de la zec, c'est pour le protéger. Alors c'est trois (3) lacs pour lesquels la zec a investi vingt mille dollars (20 000 \$) pour refaire les frayères puis là il va y avoir une autoroute de camions qui va venir contourner ces lacs-là.

445 Ensuite, le tracé se poursuit au niveau de terres humides, des terres où il y a jamais eu de chemin, puis c'est pas compliqué, il y a pas eu de chemin parce qu'il y a pas d'arbre d'intérêt parce que c'est des terres humides, alors c'est encore vierge.

450 Il y a des données de télémétrie qui démontrent la présence de caribou forestier, puis on comprend pas qu'on puisse venir faire un chemin au travers des terres humides dans des troupeaux de caribous quand on essaie autant de protéger ces animaux-là.

455 Alors pour toutes ces raisons, avec un débit de camions aux douze (12) à vingt (20) minutes, là, des camions de cent soixante-cinq tonnes (165 t) avec la poussière, avec tout l'épandage qui doit se faire pour l'anti-poussière, épandage qui va se ramasser dans l'environnement, bien, ça nous inquiète beaucoup.

460 Nos inquiétudes sont partagées par les biologistes. J'ai rejoint au téléphone des biologistes du ministère, mais ils nous ont dit qu'ils ont fait part de leurs préoccupations au promoteur mais que c'est confidentiel. Alors on va avoir besoin de votre aide pour avoir ces documents-là pour préparer notre mémoire parce qu'on juge que c'est essentiel.

465 Alors pour toutes ces raisons, nous sommes inquiets pour le bruit, pour la poussière, pour le chamboulement d'un écosystème qui est fragile, tant au point de vue végétal que du point de vue animal, puis c'est pour ça qu'on pense que c'est primordial de présenter un mémoire au BAPE, puis de vous convaincre que ça a pas de bon sens, pour sauver neuf kilomètres (9 km), de faire trente kilomètres (30 km) dans des terres qui sont exceptionnelles.

470 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

---

**ORGANISME DE BASSIN VERSANT LAC-SAINT-JEAN**

475

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Mathieu Laroche de l'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean.

480

**PAR M. MATHIEU LAROCHE :**

Alors bonsoir. Je vais vous faire la lecture de la lettre de notre présidente.

485

«Monsieur le Ministre, l'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean vous demande, par la présente, la tenue d'une audience publique pour le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

490

«L'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean veille à la pérennité de la ressource en eau et de ses usages dans le bassin versant du lac Saint-Jean. Nous nous assurons que la ressource en eau soit prise en compte dans les projets de développement et nous souhaitons que des moyens soient mis en œuvre afin de limiter au maximum l'impact de ces projets sur la ressource en eau et ses usages.

495

«Pour ces raisons, l'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean est inquiet des impacts sur le milieu aquatique qui seront engendrés par le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

500

«Selon l'étude d'impact sur l'environnement, le projet entraînera la modification du régime hydrique de plusieurs bassins versants et du débit de certains cours d'eau. De plus, plusieurs composantes du projet menacent la qualité de l'eau de surface et de l'eau souterraine. Ce projet engendrera également la perte de milieux humides et d'habitats pour le poisson.

505

«L'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean souhaite par l'entremise d'une audience publique exprimer ses préoccupations et formuler des recommandations. L'audience publique donnera l'opportunité aux citoyens et organismes d'exprimer leur opinion et de s'informer face au projet. Celle-ci assurera l'application des principes du développement durable.

«Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée.»

510

Et c'est signé Aline Gagnon, présidente de l'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Laroche.

515

---

**EURÊKO!**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

520

Monsieur Jean Lambert. Monsieur Jean Lambert. Il n'est pas présent ce soir.

Alors monsieur Simon Gagné, directeur général adjoint de Eurêko. Bonsoir monsieur Gagné.

525

**PAR M. SIMON GAGNÉ :**

Bonsoir.

530

«Eurêko!, organisme communautaire à but non lucratif voué à l'action, la protection et la gestion environnementale vous demande, par la présente, de tenir des audiences publiques pour le projet d'aménagement et d'exploitation d'une mine d'apatite à ciel ouvert par l'entreprise Ariane Phosphate au lac à Paul. Les principaux motifs qui justifient notre demande suivent.

535

«Mentionnons d'entrée de jeu que nous ne nous opposons pas au projet. Notre demande vise plutôt à énoncer clairement les éléments qui font que nous demandons des audiences publiques. Ainsi, le projet pourra encore être bonifié, malgré tous les efforts faits en ce sens par le promoteur.

540

«Le projet de cette mine d'apatite aura plusieurs impacts sociaux et environnementaux dont : une fosse d'environ deux mille trois cents mètres (2300 m) de longueur, six cents mètres (600 m) de largeur et quatre cent cinquante mètres (450 m) de profondeur, modifiant de façon permanente plusieurs caractéristiques physiques dont le patron d'écoulement de l'eau souterraine et réduira la disponibilité de l'eau souterraine;

545

«Une halde à stériles occupant la superficie de cinq virgule quatre kilomètres carrés (5,4 km<sup>2</sup>) et amenant des quantités de sédiments et de contaminants au niveau de l'air et de l'eau;

550

«La construction de la mine occasionnant la perte de soixante et un virgule cinq hectares (61,5 ha) d'habitats aquatiques, en d'autres termes la disparition de cours d'eau et de lacs;

555 «La mine perturbant de façon permanente les habitats des mammifères en fragmentant le territoire et repoussant par exemple encore plus au nord les caribous forestiers qui descendaient jusqu'aux États-Unis avant l'arrivée des Européens;

«L'émission de nombreuses tonnes de gaz à effet de serre pendant l'exploitation par la consommation annuelle de vingt-cinq millions de litres (25 M l) de diesel, soit l'équivalent de cent mille (100 000) voitures;

560 «Les impacts potentiels sur la santé publique en considérant notamment les contaminants dans l'eau, l'air et les sols engendrés entre autres par l'émission de particules fines, un déversement accidentel d'huiles ou par l'épandage de fondants en hiver;

565 «La viabilité économique étant également problématique car les prix du phosphate continueront de reculer au cours des prochaines années, pour se situer à environ soixante dollars la tonne (60 \$/t) en 2025. Cette baisse continue s'explique notamment en raison d'une augmentation de la production mondiale qui proviendra surtout du Maroc et de la Chine qui dominant le marché.

570 «Ces éléments nous préoccupent et nous voulons attirer l'attention du Bureau d'audiences publiques afin qu'une attention particulière leur soit donnée.

575 «En conséquence, Eurêko! demande que des audiences publiques aient lieu pour le projet d'aménagement et d'exploitation d'une mine d'apatite à ciel ouvert par l'entreprise Ariane Phosphate au lac à Paul.»

C'est tout.

580 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Gagné.

\_\_\_\_\_

585 **YVON BOUCHARD**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

590 Monsieur Yvon Bouchard.

**PAR M. YVON BOUCHARD :**

Bonjour madame la Présidente.

595 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**PAR M. YVON BOUCHARD :**

600

Bonsoir. Je suis un résident permanent du lac Laurent à Saint-Fulgence. Dans un document d'étude d'impact de variantes du tracé, secteur de Saint-Fulgence, fait en collaboration avec Cegertec et le groupe Nippour, six (6) tracés potentiels ont été analysés. L'une des propositions qui est le tracé préférable, variante 2, passe près d'une zone de villégiature et sur mes lots privés.

605

Ma préoccupation est de savoir si le tracé retenu est le tracé définitif, même s'il n'est pas considéré comme le préférable lors de l'analyse comparative.

610

J'ai une autre préoccupation que s'il advenait que lors de l'étude du quai de déchargement, plusieurs facteurs économiques ou autres ne prioriseraient pas le secteur actuel de Sainte-Rose-du-Nord, y a-t-il possibilité qu'un autre tracé pour le site d'aire d'entreposage soit pris en compte?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

615

Merci.

---

**DENIS BELLEY (Martha Lavoie)**

620

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Denis Belley. Bonsoir.

625

**PAR Mme MARTHA LAVOIE :**

Madame la Présidente.

630 Nous sommes des villégiateurs et avons un chalet sur les monts Valin au kilomètre 21 sur la  
L-201 sur la route principale. Notre chalet est situé sur le lac Huard et est à moins de cent pieds  
(100 pi) de la route principale.

635 Nous avons un havre de paix que nous avons acheté il y a vingt (20) ans pour relaxer et aller  
décompresser de la ville, faire le vide et lorsque la retraite arriverait – ce qui est le cas de mon  
conjoint – de pouvoir y aller le plus souvent possible.

640 Concernant le projet Ariane Phosphate, nous sommes très préoccupés pour les raisons  
suivantes et nous estimons que nos rêves deviennent un cauchemar pour les raisons suivantes : le  
bruit extrême des camions qui vont passer à grande vitesse en raison que nous sommes situés  
entre deux côtes, donc en bas des deux (2) côtes les camions se prennent un élan donc ils  
passent assez vite ou soit que c'est le Jacob qu'on entend; la poussière que vont générer ces  
transports jour et nuit; la pollution par le gaz que ces camions vont évacuer dans l'air; le danger de  
rencontrer ces camions sur la route avec la poussière extrême, on risque de perdre la route.

645 Notre chalet est un moyen de relaxer le jour sur le lac, en canot, en pédalo ou en chaloupe;  
ce n'est pas l'idéal d'entendre ces bruits-là. Le soir quand on va vouloir relaxer au feu, que tu  
entends toujours ces camions qui vont passer aux onze (11) minutes jour et nuit. On n'aura aucun  
moyen de vivre le plaisir de ce coin de paradis dont nous avons travaillé si fort.

650 Nous redoutons la pollution pour nos beaux lacs à truite indigène. Ils ont interdit les  
motoneiges dans le Parc des Monts-Valin en raison du bruit et de la pollution et des gaz, et puis  
nous, ils vont passer à moins de cents pieds (100 pi) de chez nous et nous sommes obligés  
d'accepter l'inacceptable. Ce n'est pas normal. Pensez à l'environnement et aux villégiateurs qui  
ont investi temps et argent pour profiter de leur havre de paix dans un coin qui est tranquille. Il  
devrait passer par une autre route, voire peut-être même Forestville.

660 Comment pensez-vous que nous vendrons notre chalet? À combien évaluer la perte si on  
doit vendre notre chalet si le chemin doit passer à moins de cent pieds (100 pi)? Soyons réalistes,  
est-ce que quelqu'un voudra bien acheter une résidence à moins de cent pieds (100 pi) quand les  
camions passent aux onze (11) minutes?

665 On nous a toujours fait payer des taxes plus cher, notre évaluation a toujours été en  
conséquence parce qu'on était proche et du fait que c'était un bel endroit, mais ce qui s'en vient je  
n'ose imaginer ce qui va nous arriver.

Je vous demande par la présente une audience publique. Denis Belley.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

670           Merci.

---

**COLLECTIF DE L'ANSE À PELLETIER**

675

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Madame Josée Vermette du Collectif de L'Anse à Pelletier.

680           **PAR Mme JOSÉE VERMETTE :**

Bonsoir.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

685

Bonsoir madame Vermette.

**PAR Mme JOSÉE VERMETTE :**

690           Je me présente, mon nom c'est Josée Vermette puis je suis la représentante du Collectif de l'Anse à Pelletier. Je suis chargée de lire le texte synthèse des dix-huit (18) demandes d'audience publique que les membres du Collectif ont envoyées individuellement.

695           Par la présente, nous demandons la tenue d'audience publique pour le projet du lac à Paul afin que certains aspects soient analysés plus en profondeur et que l'ensemble de la population soit mieux informée des conséquences et réalités engendrées par la réalisation d'un tel projet.

700           Les résidents de l'Anse à Pelletier qui forment une communauté tissée serrée, liés par les mêmes valeurs d'amour et de respect de la nature, se sont vivement opposés au volet transport de ce projet dès le départ et s'y opposent encore. Nous nous inquiétons bien sûr pour notre qualité de vie; qui voudrait d'un port industriel à côté de chez lui quand il a fait le choix de vivre isolé et selon des valeurs écologiques.

705           Nous nous inquiétons aussi pour notre santé et celle de nos enfants, pollutions diverses et stress. Nous avons également des inquiétudes à propos de la valeur de revente de nos maisons dans un secteur où la quiétude exceptionnelle des lieux et la beauté magistrale du fjord du Saguenay sont notre principale richesse.

710

Nous tenons à souligner qu'à l'heure actuelle, le projet déposé par la minière n'inclut pas la stratégie maritime, ce que nous regrettons fortement. Selon nous, les deux (2) volets de transport, terrestre et maritime, ne devraient pas être étudiés séparément pour respecter la logique du développement durable.

715

La partie omise du trajet est celle qui est actuellement conflictuelle avec les résidents du secteur de l'Anse à Pelletier et ne rencontre pas le critère d'acceptabilité sociale requis. La totalité du tracé de transport devrait être prise en compte afin d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux dans leur globalité.

720

Nous craignons qu'avec cette façon de faire, si les permis sont octroyés à la minière pour ce projet, il ne sera plus possible pour notre communauté de contester la réalisation d'un site portuaire; nous serons devant le fait accompli, et nos droits à la liberté d'expression seront entravés.

725

Jean-Sébastien David a mentionné lors de la soirée d'information du 18 février que s'il n'y a pas de port de mer à Sainte-Rose-du-Nord, il n'y aura pas de projet de mine. Dans ce contexte, nous considérons que la lettre d'intention liant Ariane Phosphate à Port Saguenay soit rendue publique. En effet, même si les impacts environnementaux du terminal maritime seront évalués au sein d'une instance différente, le public doit connaître les détails financiers de l'entente afin de juger de la pertinence économique du projet de mine du lac à Paul; c'est une information significative pour la rédaction de nos mémoires.

730

De plus, afin de valider la décision de construire un port sur la rive nord du fjord du Saguenay, nous savons que des études ont été produites, telles des études bathymétriques et des études de conditions de navigation. Nous demandons que ces études soient rendues publiques car nous avons des doutes sur la faisabilité d'un site portuaire multiusage à l'endroit projeté.

735

Il faut dire que les résidents de ce secteur ont déjà devant eux une telle infrastructure, le port de Grande-Anse situé sur la rive opposée de la rivière Saguenay. Ce port a été construit avec de l'argent public de même que la desserte ferroviaire qui devait servir pour le transport du minerai de la compagnie Ariane Phosphate. Qui plus est, ce port est loin d'être utilisé à sa pleine capacité, de l'aveu même du directeur général du port. Alors pourquoi construire un port juste en face?

740

745

En fait, est-ce une bonne idée de construire un site portuaire industriel à peine à quelques kilomètres en amont du Parc marin Saguenay? Quels seront les impacts sur l'écosystème environnant dus à l'implantation d'un nouveau quai et du site de transbordement? Pourquoi vouloir à tout prix passer dans le fjord du Saguenay si on pouvait l'éviter? Pourquoi ne pas recourir au principe de précaution et éviter le fjord afin de le préserver pour les générations futures?

750 En ce qui concerne le transport routier, puisque la minière estime son transport de minerai à vingt-cinq mille (25 000) camions par année pendant vingt-six (26) à quarante (40) ans, nous avons de fortes inquiétudes quant aux nombreuses conséquences occasionnées par cet achalandage industriel éléphantinesque, deux cent trente-deux (232) camions par jour.

755 Aucun projet minier n'est comparable à ce niveau sur le continent en termes de distance parcourue. Le transport d'aussi gros volumes de minerai sur une aussi longue distance n'est pas chose courante; le faire dans une zone fréquentée par des milliers de villégiateurs l'est encore moins.

760 Le Collectif de l'Anse à Pelletier s'inquiète pour la sécurité des gens qui circuleront sur le chemin des monts Valin; la compagnie mentionne elle-même le risque accru d'accidents, c'est inévitable. Le gaz liquéfié risque d'exploser et de s'enflammer lors des collisions.

765 Malgré l'optique de faire usage de la route L-200 pour le transport uniquement les jours de la semaine, comment la minière arrivera-t-elle à maintenir cet engagement lorsque les contraintes climatiques, économiques ou autres limiteront ses objectifs financiers et opérationnels?

770 De plus, les élus régionaux planifient un vaste projet touristique d'envergure internationale appelée Destinations nordiques. La route L-200 deviendra alors une zone de passage hautement utilisée à la fois par la minière et les nombreux utilisateurs récréatifs et touristiques. Comment peut-on envisager la cohabitation de ces deux (2) secteurs d'activité sans augmenter fortement les risques d'accidents sur cette route?

775 Effectivement, soixante mille (60 000) passages de véhicules légers ainsi que mille cinq cents (1500) passages de véhicules lourds y ont été enregistrés l'an dernier; mille trois cent vingt (1320) propriétaires, cent vingt-cinq (125) chalets se retrouvent dans ce secteur.

780 Avec la documentation disponible sur le site du BAPE, le public n'est pas en mesure de valider si le tracé à l'étude dans la présente Commission est le meilleur au regard des objectifs du développement durable. Il serait donc important que le public ait accès à l'intégralité des données ayant justifié le choix de tracé tel que présenté dans le projet actuel, d'autant plus que le promoteur rejette catégoriquement toute possibilité de se tourner vers un autre tracé. Ici aussi, il sera pertinent d'en connaître le contenu pour rédiger nos mémoires.

785 Il faut aussi souligner que la stratégie de transport choisie par l'initiateur est coûteuse sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. Nous nous inquiétons d'ajouter une source supplémentaire de gaz à effet de serre pendant les vingt-six (26) à quarante (40) prochaines années lorsque le gouvernement lui-même fait des pieds et des mains pour diminuer ceux-ci dus aux changements climatiques.

790 Conséquences environnementales! Nous posons la question suivante : Quelles seront dans les vingt (20) prochaines années la qualité de l'air, la qualité de vie, la qualité des cours d'eau tout le long du trajet jusqu'au fjord du Saguenay. Qu'en sera-t-il de la pollution de l'air causée par les particules fines en suspension dans l'air à l'Anse à Pelletier?

795 Aucune information sur l'ambiance sonore n'est présente non plus dans l'étude d'impact. La pollution par le bruit causée par le convoyeur et le transbordement sur le navire n'est pas prise en compte dans le projet. De plus, la grille pour évaluer si le bruit est acceptable est douteuse.

800 Les conséquences sur le milieu marin, la remise en suspension de substances toxiques, la proximité du Parc marin qu'on se doit de protéger, doivent être documentées également.

805 Au niveau du point de vue financier! Nous invitons l'équipe du BAPE mise en place à donner son avis sur la rentabilité du projet étant donné les conditions actuelles et prévues du marché du phosphate au niveau mondial. Nous sommes préoccupés par l'impact économique que subira la population québécoise si certains volets du projet sont assumés par les instances gouvernementales. En avons-nous les moyens dans cette période d'austérité?

810 Comme citoyens, nous avons peur que ce projet crée un précédent, un précédent qui encourage et autorise chaque nouveau promoteur à construire de nouvelles infrastructures, un scénario désastreux pour les générations à venir.

815 Finalement, nous nous questionnons beaucoup sur la raison d'être de ce projet qui consiste à exporter une ressource non renouvelable, alors que la seule mine d'apatite en opération au Canada vient de fermer.

820 Selon nous, le transport demeure un enjeu majeur dans ce projet parce qu'il met en danger la vie des utilisateurs dont les camionneurs qui travailleront pour cette compagnie. Pourquoi ne pas penser à un plan de transport global pour le Plan Nord, un plan qui étudiera plus en profondeur quel est le meilleur emplacement pour évacuer les minerais du Plan Nord?

825 Nous demandons à ce qu'aucune nouvelle infrastructure portuaire ne soit construite dans le fjord du Saguenay tant que les infrastructures existantes ne seront pas utilisées à pleine capacité. Le fjord est la nature et ne doit pas être considéré comme une chose dont les compagnies peuvent disposer à leur gré. Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

825 Non, je m'excuse, s'il vous plaît, s'il vous plaît, merci

Merci madame Vermette.

830

---

## AUBERGE 31 ET VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN

### PAR LA PRÉSIDENTE :

835

L'Auberge 31 et Village-Vacances Monts-Valin par monsieur Réal Morin. Bonsoir.

### PAR M. RÉAL MORIN :

840

Bonjour madame la Présidente, monsieur.

845

L'auberge 31 et Village-Vacances Monts-Valin sont des lieux uniques de villégiature situés en plein cœur des monts Valin. C'est le seul endroit offrant de l'hébergement hôtelier avec des services de restauration et de bar. En toutes saisons, on est en mesure de s'émerveiller et de vivre la nature sous tous ces angles avec les nombreux lacs, les sentiers, espèces fauniques et toute la flore qui s'y découvre.

850

On y retrouve des ressources naturelles abondantes ainsi qu'une vue imprenable sur le lac Jalobert. Il s'agit d'une destination privilégiée pour notre clientèle qui se rend dans un lieu de tranquillité sécuritaire. En plus de se reposer, notre clientèle peut s'adonner à des activités telles que les randonnées pédestres, pêche, observation de la flore et de la faune, etc.

855

En hiver, il s'agit d'une destination incontournable pour l'industrie touristique, intra-Québec, nationale et internationale. La neige abondante qu'on y retrouve attire une clientèle de premier plan qui vient admirer les montagnes magnifiques tout en s'adonnant à des randonnées de raquette et motoneige et en pratiquant leur sport de motoneige en piste et hors piste.

860

Il est vrai que la route L-200 est déjà utilisée par les villégiateurs et les amateurs de pêche, de chasse, les motoneigistes, les villégiateurs et les forestiers. Par contre, comme la scierie est fermée l'hiver depuis plusieurs années, le transport de bois se fait occasionnellement et jamais par le même tronçon. Avec l'arrivée d'Arianne Phosphate, le transport se fera jour et nuit sans arrêt. Les clients de l'auberge et du village-vacances auront l'impression d'être sur le bord d'une autoroute et seront réveillés la nuit à intervalle de vingt (20) minutes, ils auront payé pour la tranquillité qu'ils n'auront pas; ils ne passeront pas une bonne nuit, ils ne reviendront plus et ne dormiront plus dans l'établissement.

865

870 La route face au site de l'auberge est très près du lac Jalobert et des questions peuvent se  
poser. Quelles sont les mesures qui seront prises par Arianne pour protéger des berges, pour  
éviter le bruit au bord des lacs, éviter la poussière abondante? Est-ce que les habitats fauniques et  
aquatiques, faune et flore, seront protégés? Est-ce que la route devra être élargie, est-ce que les  
courbes devront être modifiées et adoucies? Autant de questions se posent pour ce secteur. Est-ce  
que la sécurité et la tranquillité des usages de la route seront protégées?

875 Il y a une énorme différence entre une route de villégiature et une route normée par le  
ministère des Transports. Le trafic n'est pas le même; des véhicules de loisir croisent des fardi-  
ers remplis au maximum de leur capacité sur une route de gravier parfois inégale. Les risques sont  
beaucoup plus grands que sur les routes normalisées et adaptées pour ce genre de cohabitation. Il  
y a donc plusieurs éléments à prendre en considération pour le partage de la L-200 par tous ces  
gens ayant différents besoins. Merci.

880 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Morin.

885 \_\_\_\_\_  
**REGROUPEMENT DES LOCATAIRES DE TERRES PUBLIQUES**

890 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Gérald Martel du Regroupement des locataires de terres publiques.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

895 Madame la Présidente, monsieur le Commissaire. Alors lecture de la lettre avec quelques  
petites informations additionnelles.

900 Par la présente, le Regroupement des locataires de terres publiques, le R.L.T.P. du  
Saguenay–Lac-St-Jean vous demande une audience publique pour le projet minier du lac à Paul  
du promoteur Arianne Phosphate.

905 D'abord notre regroupement, le R.L.T.P., il faut savoir que c'est une structure régionale qui a  
ses tentacules dans les autres régions également avec une structure provinciale. D'ailleurs, le  
président provincial est membre également de la structure du Saguenay–Lac-Saint-Jean. C'est un  
regroupement qui a pris naissance, comme l'expliquait si bien le journaliste sportif Roger Blackburn

récemment, il y a vingtaine d'années lors de la volonté du gouvernement de hausser les baux de location de deux cent cinquante dollars (250 \$) à mille dollars (1000 \$), ce qui ne s'est pas produit.

910 Alors on existe, on est là pour représenter les gens, on a dix mille (10 000) terrains sous location avec le gouvernement au Saguenay–Lac-Saint-Jean, et on a huit cents (800) membres dans notre association. S'il y en a d'autres qui veulent devenir membres ce soir, on a des cartes ici, notre président est là, il y a pas de problème.

915 Donc le demandeur, le R.L.T.P., veut être informé et entendu au sujet du projet dont plus particulièrement le tracé du chemin qui sera utilisé par le promoteur à soixante-trois pour cent (63 %) du temps. On n'est pas opposé au projet, c'est pas dans la nature de notre mandat; on est là pour représenter les villégiateurs. Mais les villégiateurs, ils vont voir soixante-trois pour cent (63 %) du temps le chemin occupé par Arianne Phosphate et son transport de minerai. Ce même chemin est également fréquenté par l'ensemble des villégiateurs du secteur touché. Le promoteur  
920 s'est déjà engagé à retravailler le chemin forestier; ces travaux s'échelonneront sur une période de deux (2) ans.

925 Tout ça nous inquiète énormément parce qu'on a eu le privilège de rencontrer les représentants du promoteur, et à chaque question qu'on avait, de détails techniques sur qu'est-ce qui sera fait justement – vous avez entendu monsieur Belley tantôt dans des situations assez particulières – et malheureusement on n'a pas les réponses, on n'a pas de réponse de groupe, on n'a pas de critère, il y a pas d'ingénierie détaillée de faite; c'est ce qu'on nous explique, et ça ça coûte cher et ça devrait venir après le BAPE.

930 Bien, c'est un peu l'histoire de l'œuf et la poule, qu'est-ce qui doit arriver en premier! Nous on pense qu'au BAPE on doit avoir nos réponses aux questions posées, même si ça demande un peu plus de détails; on demande pas nécessairement une ingénierie détaillée selon la pure stratégie d'ingénierie de projet, mais je pense qu'y faut avoir réponse à nos questions.

935 Deuxième chose, nous sommes inquiets des impacts de ces modifications et de la future utilisation des chemins forestiers par Arianne Phosphate. Il faut savoir ici et on l'a appris aussi dans nos travaux, que malheureusement ça sera probablement pas Arianne Phosphate qui va faire le transport, ça va être un tiers entrepreneur, ça va être un sous-traitant, et le sous-traitant, à ce qu'on  
940 sache, est pas ici dans la salle ce soir.

Ça fait que nous, on a des questions à poser, il va y avoir des réponses de données par Arianne Phosphate, je ne dis pas, j'accuse pas personne, là, qu'on veut se défiler par rapport à ça, c'est une stratégie d'entreprise, mais les obligations qui sont attachées à ça doivent être les  
945 mêmes aussi pour tout le monde. C'est trop long?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais je vais vous demander de vous en tenir aux motifs de votre requête.

950 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

J'ai fini.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

955 Vous avez terminé, d'accord.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

960 C'est assez rapide, ça. Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

965 Merci beaucoup, merci monsieur Martel.

---

**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN**

970 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay-Lac-Saint-Jean représenté par Tommy Tremblay.

975 **PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

Bonsoir.

980 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Tremblay.

**PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

985

Je vais m'assurer de lire la bonne lettre, oui, parfait.

990

Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay–Lac-Saint-Jean vous demande, par la présente, de tenir des audiences publiques pour le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Lac-Saint-Jean. Vous trouverez, ci-dessous, les raisons motivant cette demande.

995

En premier lieu, le Conseil régional de l'environnement du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'inquiète du morcellement du projet minier d'Arianne Phosphate. En effet, selon l'étude d'impact environnementale, les infrastructures qui seront utilisées pour décharger le concentré d'apatite et le transporter par convoyeur, les silos ainsi que le terminal portuaire feront l'objet d'une étude d'impact distincte.

1000

Le promoteur a donc décidé de traiter uniquement de la mine et de la route forestière dans son étude d'impact rendue publique il y a quelques jours. Il a donc scindé son projet en deux (2) et laissé à Port Saguenay le soin de traiter la partie qui semble la plus litigieuse, le terminal portuaire et les infrastructures connexes. Pourtant, le promoteur a souligné sur plusieurs tribunes que la solution du terminal maritime est incontournable et l'expédition des cargaisons projetées se fera par navire.

1005

Ce projet nous préoccupe particulièrement par les impacts liés au transport des minerais. En effet, nous croyons que le scénario Saint-Fulgence choisi par le promoteur générera des impacts non négligeables sur l'environnement. Le promoteur a choisi ce scénario principalement pour des raisons économiques. Or, nous croyons que dans une approche de développement durable, les éléments environnementaux et sociaux doivent peser aussi lourd dans la prise de décisions que les considérations économiques.

1010

1015

Le scénario choisi entraînera une augmentation du transport maritime dans la rivière Saguenay, et l'effet cumulatif de ce transport pourrait avoir des impacts négatifs entre autres sur l'habitat des mammifères marins. Le transport par camion, quant à lui, entraînera une augmentation des gaz à effet de serre. Enfin, les infrastructures portuaires auront un impact sur l'habitat aquatique et, de façon plus générale, sur l'écosystème de la rivière Saguenay.

1020

Les audiences publiques sur l'environnement constituent la seule instance qui puisse offrir l'opportunité aux citoyens et aux groupes de se faire entendre et d'acquérir de l'information et pour ces raisons, il est primordial que cet instrument perdure au sein de notre société.

1025 En terminant, le Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay–Lac-Saint-Jean veille à ce que l'environnement demeure au cœur des priorités du développement régional et qu'il fasse partie intégrante des décisions.

Veuillez accepter, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.  
Tommy Tremblay.

1030 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Tremblay.

---

1035 **ORGANISME DE BASSIN VERSANT DU SAGUENAY**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1040 L'Organisme de bassin versant du Saguenay, monsieur Marco Bondu.

**PAR M. MARCO BONDU :**

1045 Bonsoir madame la Présidente, monsieur le Commissaire. Donc je lis la requête de notre organisation.

Monsieur le ministre, l'Organisme de bassin versant du Saguenay vous demande par la présente de tenir une audience publique sur le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

1050 L'Organisme de bassin versant, l'un des quarante (40) organismes de bassin versant du Québec reconnus et financés par le gouvernement du Québec, souhaite que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement tienne des audiences publiques afin de faire toute la lumière sur les impacts qu'aura la réfection, la mise en place et l'utilisation des infrastructures de transport nécessaires au projet et l'exploitation de celles-ci, tous les impacts sur l'eau de surface et souterraines des bassins versants des lacs et des cours d'eau du Saguenay.

1060 En tant qu'organisme voué à la protection, à la restauration et à la mise en valeur de l'eau par la mise en œuvre d'une gestion intégrée de l'eau par bassin versant au Saguenay, nous souhaitons que les impacts négatifs cumulatifs, de l'amont à l'aval, sur la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques que pourraient avoir les différents aspects du transport de l'apatite soient bien connus et tenus en compte.

1065 Nous croyons que la tenue d'une audience publique par le BAPE permettra aux intervenants régionaux et aux membres de notre table de concertation de poser toutes les questions en lien avec les préoccupations légitimes, entre autres, quant à la protection de la qualité de l'eau et son utilisation rationnelle dans une perspective de développement durable.

1070 Nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux. Monsieur Daniel Desgagné, président de l'Organisme.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Bondu.

1075 \_\_\_\_\_  
**MICHÈLE MARTIN**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1080 Madame Michèle Martin.

**PAR Mme MICHÈLE MARTIN :**

1085 Kuei madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1090 Kuei.

**PAR Mme MICHÈLE MARTIN :**

1095 Alors je suis une Autochtone de la Nation Innue de Mashteuiatsh de par ma mère et Métisse-Crie du Nord de Chibougamau de par mon père. Alors ici, c'est au nom des enfants, des petits-enfants que j'aurai un jour, que je viens porter la parole que je vous dis maintenant. Alors voici la lettre que j'ai écrite au ministre du Développement durable.

1100 Alors monsieur le Ministre, voilà quinze ans, j'ai décidé pour mes enfants et leurs descendants de m'installer dans un lieu naturel exempt de polluant pour la qualité de vie, la santé et par souci environnemental. Notre famille s'est donc installée sur les berges du fjord du Saguenay, paysage et site universel exceptionnel.

Comme Innue de Mashteuiatsh, je désire vous soumettre mes préoccupations et questions relatives au projet de mine d'apatite du lac à Paul et je requiers la tenue d'une audience publique.

1105 L'installation, l'exploitation et le transport du minerai auront des impacts majeurs sur l'environnement en fragilisant l'ensemble des écosystèmes avoisinants. En effet, ce projet qui exige des travaux énormes tels le déboisement, le dynamitage trois (3) fois par semaine pendant vingt-six (26) ans, le bétonnage, les travaux routiers, le déblai, le transport lourd, les routes surutilisées ne peuvent qu'entraîner des conséquences néfastes sur la nature.

1110 Ainsi, comme membre des Premières Nations, je me questionne sur la protection du patrimoine culturel et la préservation de la qualité de vie des membres des Premières Nations qui vivent sur ce territoire ancestral et pratiquent l'Innu Aitun, c'est-à-dire la manière traditionnelle de chasse, de pêche et de cueillette de fruits sauvages.

1115 Pouvez-vous m'assurer, monsieur le Ministre, que mes petits-enfants pourront encore dans vingt (20) ans aller vivre les traditions sur le Nitassinan, notre territoire ancestral? Pouvez-vous me dire si les pratiques traditionnelles ne seront pas sacrifiées au nom de ce développement minier? Croyez-vous réellement que les animaux, à cause des bruits incessants, de la présence intensive de l'activité humaine, de la poussière constante, vivront encore sur nos territoires protégés?

1120 À cause de ce que j'ai vécu dans mon enfance avec l'installation des mines dans les années soixante, près du territoire de Chibougamau où ma bande vivait, je peux par expérience vous affirmer que deux (2) ans après les premiers travaux de ces mines, il était impossible de pratiquer nos traditions dans le secteur de ces futures mines. Je suis donc préoccupée parce que je souhaite que mes petits-enfants et leurs enfants puissent un jour poursuivre les activités traditionnelles en territoire Nitassinan.

1130 Je terminerai en soulignant que même si des efforts d'amenuisement ont été présentés par la compagnie Ariane Phosphate, les bouleversements identifiés dans l'étude d'impact sont d'une ampleur sans précédent. Ils illustrent que ce développement industriel ne peut être qualifié de projet respectant la Loi sur le développement durable en termes de protection de l'environnement, d'équité sociale et de protection du patrimoine culturel innu. Tshinishkumitin, merci.

1135 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci madame Martin.

1140

**FRÉDÉRIC VILLENEUVE**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1145

Monsieur Frédéric Villeneuve.

**PAR M. FRÉDÉRIC VILLENEUVE :**

1150

Bonsoir madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1155

Bonsoir.

**PAR M. FRÉDÉRIC VILLENEUVE :**

1160

Objet, demande d'enquête publique. Monsieur le Ministre, ma crainte est que le projet d'Arianne Phosphate nous empêche de circuler librement sur le chemin public entre Cap au Leste et l'Anse à Pelletier.

Donc, je demande des audiences publiques concernant mon intérêt de protéger le chemin public le long de la côte de la rivière Saguenay, entre Cap au Leste et l'Anse à Pelletier.

1165

C'est tout, merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1170

Merci.

---

**ARIANNE PHOSPHATE**

1175

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Monsieur Jean-Sébastien David d'Arianne Phosphate.

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

1180

Voici la requête, madame la Présidente.

1185 «Demande d'audience publique, projet de mine d'apatite du lac à Paul. Monsieur le Ministre, le 21 janvier dernier, vous avez fait parvenir au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement une lettre mandat pour tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public concernant le projet de mine d'apatite du lac à Paul. À la suite de celle-ci, Arianne Phosphate aimerait vous informer des raisons pour lesquelles la tenue d'une audience publique est justifiée.

1190 «Arianne Phosphate est une compagnie d'exploration minière, dont le siège social est situé à Saguenay. La réalisation du projet du lac à Paul permettrait l'exploitation d'un gisement de roches phosphatées et, après transformation, l'obtention d'un concentré à teneur élevée, de grande pureté en P<sub>2</sub>O<sub>5</sub>, pour les vingt-six (26) prochaines années.

1195 «Cette ressource régionale place ce projet comme l'un des plus importants nouveaux projets de phosphate au monde, et permettrait de générer pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et pour le Québec d'importantes retombées économiques tout au long de son exploitation. Le projet implique un investissement d'environ un point deux milliard de dollars (1,2 G\$), la création de plus de deux mille deux cents (2200) emplois durant la construction et près de mille (1000) emplois directs et indirects durant l'exploitation de la mine.

1200 «Tout au long du développement de son projet, Arianne Phosphate s'est souciée d'amenuiser les diverses pressions exercées tant sur l'environnement que sur le milieu humain, en y apportant des mesures d'atténuation susceptibles d'alléger les impacts appréhendés. Arianne Phosphate a travaillé étroitement avec la population et les divers organismes de la région pour s'assurer du respect des normes environnementales et de l'adhésion de la population au projet.

1205 «En 2009, Arianne Phosphate s'est engagée dans la mise en œuvre d'une politique de développement durable dans ses activités minières et a développé depuis 2011 un climat de transparence et de partenariat avec le milieu. C'est dans cet esprit qu'Arianne Phosphate entend collaborer tout au long de l'actuel processus d'autorisation environnementale.

1210 «Dans ce contexte et conformément à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, nous vous demandons de mandater le BAPE afin de tenir une audience publique sur ce projet, de façon à ce que la population concernée par ce dernier puisse obtenir les réponses à ses interrogations.

1215 «Nous vous remercions de l'attention que vous apportez à notre demande.»

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1220 Merci monsieur David.

---

## PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

### PAR LA PRÉSIDENTE :

1225

Avant de donner la parole au promoteur, j'aimerais souligner la présence en salle de d'autres personnes-ressources, les représentants de la municipalité de Saint-Fulgence, madame Louise Gagnon et monsieur Jimmy Houde, et de la municipalité de Sainte-Rose-du-Nord, monsieur Jean Gagnon.

1230

Alors la parole est maintenant au promoteur, monsieur Éric Arseneault qui présentera le projet durant environ une vingtaine de minutes, et après cette présentation nous ferons une pause de quinze (15) minutes, et le registre des questions sera alors ouvert.

1235

Monsieur Arseneault!

### PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1240

Oui, madame la Présidente, la présentation sera faite par monsieur Jean-Sébastien David.

### PAR LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci. Alors monsieur David!

1245

### PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

Donc je comprends que je vais la faire assis, madame la Présidente?

### PAR LA PRÉSIDENTE :

1250

Comme vous voulez.

### PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

1255

On va y aller assis. Donc madame la Présidente, Arianne Phosphate est une société – comme il a été mentionné dans la demande d'audience – une société localisée au Saguenay, nous sommes sur le TSX Venture, donc une société dite minière avec quinze (15) employés, et l'ensemble de son travail se porte sur la mise en exploitation future du projet lac à Paul.

1260

Donc la raison pour laquelle Arianne a décidé de mener ce projet, de un, il existe un site, un gisement qui a été identifié au cours des années, fin des années dix-neuf cent, 1998 pour être plus

précis, la découverte a été faite, et des travaux ont été effectués jusqu'en 2004 et principalement en 2008 pour s'apercevoir qu'on avait un gisement d'importance, mais on n'avait pas une mine à cette époque.

1265

Le phosphore est un élément essentiel à la vie, donc c'est un élément de base, un élément, le P du tableau périodique, et la principale qualité du gisement est sa pureté. Le phosphore est en demande, il y a une demande croissante, et cette demande est principalement reliée à l'augmentation de la population mondiale et à la réduction de l'approvisionnement des terres arables. Donc seulement que pour le marché actuel aux États-Unis, on parle d'un déficit de quatre millions de tonnes (4 M t) par année.

1270

Le gisement qui a été identifié suite aux nombreuses campagnes de forage, comme j'ai mentionné, de 2008 à maintenant, a démontré une possibilité, nous avons une ressource prouvée probable, dans le jargon minier, pour vingt-six (26) ans d'exploitation. Il y a aucun substitut au phosphore présentement reconnu.

1275

Donc nous avons un gisement, nous avons un gisement de qualité. À preuve, le compétiteur qui est le Maroc, donc le produit marocain est un compétiteur pour le marché des engrais, et on retrouve dans le produit marocain des impuretés, des contaminants qui est un problème pour certains utilisateurs qui, eux, utilisent le produit pour des substances, des suppléments animal et pour des utilisations plus commerciales dont les boissons gazeuses, entre autres, les colas.

1280

Donc le projet en tant que tel, on va voir une photo tout à l'heure, c'est d'opérer une mine à ciel ouvert de type conventionnel. Nous sommes sur un Nitassinan localisé sur la MRC-du-Fjord. Donc le projet est de traiter par jour cinquante-cinq mille tonnes (55 000 t) de minerai pour une production, la fabrication d'un concentré d'apatite, et la quantité de concentré en pleine opération sera de trois millions de tonnes (3 M t) par année.

1285

Nous avons présentement déposé l'ensemble de l'étude d'impact basée sur les calculs de ressources mesurés indiqués qui sont inscrits ici, et des réserves prouvées probables, donc ce que je vous mentionnais tout à l'heure, le vingt-six (26) ans est basé sur quatre-cent-soixante-douze millions de tonnes (472 M t) métriques à une teneur de près de sept pour cent (7 %) de  $P_2O_5$ .

1290

Tout au long de son projet, donc on vous parle que depuis 2008 Arianne travaille le projet. Nous avons optimisé le projet suite à plusieurs rencontres et plusieurs interventions dans le milieu : la première est de réaménager l'ensemble des installations minières, le faire un peu plus linéaire, on va voir une photo tout à l'heure; de réutiliser l'eau en captant les eaux de pluie et les eaux de fonte, tout ça dans le but de minimiser le pompage pour l'eau d'appoint.

1295

1300

1305

La technologie des résidus épais sera employée, donc afin de toujours minimiser l'eau au parc à résidus et la récupérer le plus rapidement possible dans le procédé. Le transport du concentré se fera via des tracés de chemins forestiers, des routes forestières existantes, mais ces routes devront être remises à niveau. Aucune circulation sur des routes normées ou dans des centres urbains a été un de nos objectifs lors de la fonte du projet.

1310

La localisation du parc à résidus sera adjacente à une montagne contrairement à l'étude de préfaisabilité, et la localisation de la halde à stériles a également été localisée pour impacter aucun cours d'eau. La minimisation de l'empreinte des infrastructures a permis d'éviter les zones de milieux humides et les zones de potentiel de minéralisation, les habitats de poisson.

1315

L'électrification sera, on peut affirmer que l'usine a été présentement pensée et conçue pour qu'elle fonctionne cent pour cent (100 %) électrique; donc malgré le fait qu'on a un séchoir sur le site, le séchoir sera un séchoir électrique. L'usine aura également à la mine des pelles qui seront alimentées électriquement.

1320

La localisation du concasseur a été déplacée afin de minimiser le parcours des camions. Nous avons également proposé et pensé un aménagement pour que l'ensemble des rejets soient pris par un champ d'épuration qui sera localisé à côté du lac Grizzli.

1325

Tel que mentionné, une fois qu'on a fait le potentiel archéologique, nous avons placé les infrastructures par après, donc pour éviter tout site de potentiel archéologique. Nous avons éliminé l'acide sulfurique en cours de travaux, donc en cours de travaux d'optimisation.

1330

Nous avons pris la décision d'utiliser du gaz naturel liquéfié pour le transport du concentré afin de minimiser les gaz à effet de serre contrairement à l'utilisation de camions mus par le diesel.

L'élimination de la halde à stériles à basse teneur donc fait en sorte qu'il y a moins d'empreintes au sol, on s'est aperçu qu'on n'en avait pas de besoin. La construction d'un viaduc pour éviter tout croisement sur la route 172, donc c'est un engagement que nous avons pris et c'est dans notre projet. Le bassin de rétention et de sédimentation, parc à résidus, a été localisé dans un site, une baisseur où est-ce que le lac avait été identifié comme eutrophe.

1335

Le transport des employés et l'approvisionnement se fera par le chemin des Passes, l'objectif ici a été de minimiser, donc de pas mettre l'ensemble de la pression de toute la mine sur un seul chemin, donc avoir deux (2) chemins. Et également pour des raisons de sécurité, si jamais il y avait un besoin d'évacuation ou un feu de forêt, on pouvait faire transporter nos gens, donc sortir les gens soit par le chemin qui est plus à l'ouest, le chemin des Passes ou le chemin à l'est.

1340 La gestion des matières résiduelles, nous avons pris la décision d'avoir aucun site d'enfouissement en haut sur le site.

1345 Donc nous avons toujours une étude en cours sur l'utilisation de mycorhizes, donc potentiel pour valoriser le concentré phosphaté, c'est un travail à long terme.

Et nous avons eu une entente avec les propriétaires du lac Neil.

1350 Donc si on passe à l'acétate suivant! Dans la phase du projet, ce qu'envisage Ariane comme calendrier, c'est d'obtenir des autorisations environnementales à l'automne 2015 pour pouvoir construire, démarrer la construction de son complexe minier au printemps 2016.

Parallèlement à ça, il y aura la mise à niveau du chemin qui va durer deux (2) ans, qui est le chemin pour acheminer notre produit fini.

1355 Et l'exploitation en tant que telle de la mine, nous comptons la débiter à l'automne, donc premier bateau, première livraison à l'automne 2018 pour vingt-six (26) ans d'opération.

On peut passer à la suivante! On inclut dans notre projet le démantèlement et la restauration de la mine bien entendu.

1360 Donc nous voyons ici, vraiment basée sur la fosse, donc à son nord ici nous avons la halde à stériles, et nous avons essayé de rendre la chose la plus linéaire possible, donc le concasseur à proximité de la fosse va emprunter un convoyeur pour se rendre à notre usine de concentration. Donc c'est à cet endroit-là où est-ce qu'on va broyer, il y a un concassage qui se fait, à quinze centimètres (15 cm) nous allons broyer, flotter, sécher et expédier notre concentré.

1365 Vous avez le campement qui sera situé à proximité, campement des travailleurs et ce campement-là va également servir de campement de construction; il sera un petit peu plus grand pour la construction et on va réduire le nombre de baraquements pour la période d'opération.

1370 La station de pompage pour l'eau d'appoint va se faire sur le lac à Paul, contrairement à ce qui avait été envisagé sur la rivière Manouane. En passant, la Pourvoirie du lac à Paul est située sur une île juste ici et le débarcadère pour la pourvoirie.

1375 Donc encore une fois – on pourrait passer à la suivante! C'est tout simplement à quoi, je viens de passer rapidement, donc c'est l'extraction du minerai, le transport, le concassage vers le concasseur, le broyage, la séparation magnétique, la flottation, l'épaississage et l'expédition du concentré. Donc en gros, ce sont les grandes lignes de qu'est-ce qu'on va faire sur ce site.

1380 Vous avez ici une vue à l'année 26, donc nous avons dans notre projet pris l'engagement de faire une réhabilitation en continu. Je vous dirais que pratico-pratique, c'est quelque chose qui est beaucoup plus facile à faire lorsqu'il y a des opérations, donc c'était normal de le faire.

1385 On peut changer pour tomber dans la période de réhabilitation! Donc vous avez vu qu'il y avait certains secteurs qui étaient comme réhabilités au bout de la vingt-sixième année, c'est parce que nous avons envisagé de, à tous les deux-trois (2-3) ans, faire des sections qu'on pourra faire au niveau de la revégétation. Ça représente quarante millions de dollars (40 M\$) au niveau de la restauration et il est inclus dans notre plan de financement pour l'usine.

1390 Donc la manière que ça fonctionne, nous allons avoir à déposer à la première année cinquante pour cent (50 %) de ce quarante millions (40 M\$) et à l'année 2 et à l'année 3 d'opération, nous allons terminer de payer notre engagement. Et le plan de restauration sera réévalué cinq (5) ans au maximum, mais surtout s'il y a des modifications dans les installations, vous devez de modifier, donc vous attendez pas le cinq (5) ans, vous modifiez votre plan de  
1395 restauration immédiatement.

1400 Donc les retombées économiques, j'en ai parlé tout à l'heure, donc deux mille deux cent cinquante (2250) emplois pour la période de construction. Donc en revenu d'emplois ça représente trois cents millions de dollars (300 M\$); phase d'exploitation, directs et indirects, un mille (1000) emplois, pour un point six milliard (1,6 G\$) en revenu d'emplois sur les vingt-cinq (25) ans; et phase de restauration, cent (100) emplois-année, environ quatorze millions (14 M\$) en revenu d'emplois pendant les trois (3) dernières années de restauration du site, pour fermer le site.

1405 Donc c'est près de quatre milliards (4 G\$) au total en retombées fiscales, ça représente environ deux point trois milliards (2,3 G\$) pour le Québec, les retombées économiques totales pour le gouvernement du Québec. Les retombées totales pour l'ensemble du Québec ont été chiffrées par Raymond Chabot Grant Thornton à douze virgule six milliards de dollars (12,6 G\$) au total.

1410 Donc il y a eu des séries de consultations qui ont été faites dans nos engagements depuis 2009, et on va poursuivre, et d'ailleurs il y a eu un comité de suivi qui a été mis en place à la fin de l'année 2014.

1415 Donc les consultations, qu'est-ce qu'elles ont permis de faire! Principalement, on s'est aperçu que le dossier transport avait été un élément qui sortait, donc dès 2009, et on a regardé tous les scénarios possibles, inimaginables, et on pourra vous les présenter lors de cette Commission.

Il y a eu un scénario possible de contournement de villégiateurs, et ce scénario-là est arrivé parce qu'il y avait des villégiateurs qui trouvaient qu'on passait près de chez eux, et on a regardé d'autres options pour éviter le plus de villégiateurs possibles.

1420 Il y a eu l'élimination du transport d'acide sulfurique parce qu'on n'en a plus besoin de cet acide sulfurique là pour le projet.

1425 Et on a adapté notre transport, principalement les gens nous ont demandé de pas transporter la fin de semaine, donc ça nous a fait rajouter des camions, donc on va transporter la semaine et non la fin de semaine, et ça nous a fait faire des changements au niveau des réserves de minerai pour pouvoir pallier. Mais je pense que le cinq (5) jours, on s'adapte au transport forestier.

1430 Il y aura l'arrêt de construction pendant la période de mise bas, c'est un engagement qu'on a déposé au gouvernement, lors de la réfection de la route.

1435 Il y aura une sécurité accrue de ce chemin. Donc ceux qui l'empruntent, le chemin, vous savez qu'il est plus ou moins entretenu parce qu'il y a de moins en moins de transport forestier. Nous, notre engagement qui a été, ça a été déposé, c'est qu'on va avoir une utilisation des abat-poussière. Les déplacements de camions se feront en équipe de deux (2) pour éviter d'avoir plusieurs camions un en ligne de l'autre. Et construction de deux (2) viaducs, principalement parce que ça nous a été demandé et on a accepté d'y aller avec la construction de ces deux (2) viaducs.

1440 La prochaine! Donc le transport du concentré, on parle de soixante et un (61) camions, donc les cycles se font sur douze (12) heures. Encore une fois, les transports de concentré seront interrompus de vendredi quinze heures (15 h) au dimanche dix-huit heures (18 h). Pendant la période de dégel, il y aura pas de transport mais on va maintenir la route, donc ça représente, bon an, mal an, un deux cent trente (230) jours de transport par année. La route, vous l'avez en rouge.

1445 Au niveau des villégiateurs les plus directement touchés sur le chemin des monts Valin – la route en rouge que je viens de vous présenter – c'est onze (11) villégiateurs dans une zone de cent mètres (100 m), à l'intérieur d'une zone de cent mètres (100 m), et cent trente-deux (132) villégiateurs dans une zone de cinq cents mètres (500 m).

1450 Il y a un scénario alternatif, comme j'ai mentionné, qui est à l'étude présentement, mais pour que ce scénario-là soit accepté, encore une fois, il faut travailler avec les Premières Nations, les villégiateurs, il faut obtenir les permis et les autorisations, il faut regarder les distances, il faut regarder le caribou forestier et les gaz à effet de serre pour ces chemins et ces demandes de contournement qu'on a eues.

1455 Le but, l'objectif pour la route des monts Valin, est d'obtenir une route similaire au chemin des Passes, donc une classe 1A; c'est pour cette raison qu'on va travailler pendant deux (2) ans à faire la réfection de cette route.

1460 Une fois qu'on a descendu jusqu'à la hauteur de la 172, ceci étant un des viaducs dans lequel nous avons acquiescé de construire afin d'éviter tout croisement sur la route 172. Donc au lieu de regarder plusieurs alternatives, avoir des giratoires, avoir des feux, et la décision a été de pas nuire au trafic de la 172.

1465 Ici, vous avez le site de l'ancienne scierie. Donc une fois que vous avez traversé la 172, le tracé projeté pour se rendre au terminal maritime. Donc il y a ici un mur projeté et le deuxième viaduc que je faisais mention tout à l'heure, pour permettre aux gens du lac Neil de se rendre et de pas croiser notre route.

1470 Les répercussions! Il y a des répercussions au niveau de l'eau, l'air et sol. On a mis en place des mesures d'atténuation qu'on pourra parler plus longuement lors des audiences.

1475 Les répercussions au niveau du transport du concentré, on parle, en période de construction et en période d'exploitation. Période de construction, il y a des mesures, le but c'est de jamais bloquer, que les gens vont toujours pouvoir utiliser cette route, mais on va informer les gens des lieux de construction et on va prendre les mesures pour sécuriser et s'assurer que les gens pourront avoir accès à cette route et pouvoir traverser les chantiers en toute sécurité.

1480 Pour alimenter cette usine et pour la construire, on regardait tout à l'heure notre échancier, en parallèle à la construction des installations qui sont situées ici en haut, vous avez la réfection ici. Donc qu'est-ce qu'on va faire pour mener à bien le projet et la construction, c'est qu'on va utiliser un chemin déjà en place qui est le chemin des Passes, catégorie 1A, avec des capacités portantes de cent soixante-cinq tonnes (165 t) sur les ponts. Donc demain matin, on peut utiliser cette route, elle est accessible. Les gens vont être transportés par l'entremise de cette route et on est ouvert à étudier toute autre demande.

1485 L'alimentation au niveau des matières premières, pour pouvoir opérer, vont utiliser cette route, encore une fois pour désengorger et avoir vraiment une deuxième route, une alternative également pour des raisons de santé et sécurité.

1490 Un comité de suivi a été mis en place à la fin de l'année 2014. Principalement, on croit que c'est important, on sait qu'il y aura une obligation prochainement dans la réglementation d'avoir des comités de suivi, mais je pense qu'on est tous des gens du milieu, on veut travailler avec les gens du milieu, et le fait d'avoir un comité de suivi le plus rapidement possible dans le projet, je pense que c'est un engagement qui est intéressant et qui permet à la population d'avoir un groupe qui pourra faire des recommandations et un suivi de projet sur nos engagements et les conditions de certification qu'on aura à suivre et ça va, selon nous, permettre et faciliter les communications et une meilleure gestion des plaintes.

1500

Il y aura plusieurs suivis environnementaux qui seront faits, émissions atmosphériques, la qualité de l'air ambiant sera vraiment suivie, la qualité des effluents, la caractérisation des résidus, gestion des matières dangereuses, le prélèvement d'eau, la qualité de l'eau potable, la gestion des matières résiduelles. Encore une fois, il y aura pas de site d'enfouissement mais il y aura une gestion justement de tout le matériel qu'on va descendre et qu'on ira porter au site au Lac-Saint-Jean. Il y aura un suivi sur le bruit et l'eau souterraine.

1505

Tous ces suivis environnementaux là sont sous règlement et on a ajouté, ça a été déposé au gouvernement du Québec, on a pris des engagements supplémentaires sur plusieurs autres suivis qu'on veut faire.

1510

Les engagements en développement durable! Le dialogue, je pense qu'Arianne s'est jamais cachée, a toujours pris les tribunes et essayé d'améliorer son projet tout au long de la création et tout ce qui entourait la mise en place et l'ingénierie du projet, le "thinking" qu'on avait en arrière de tout ça.

1515

Réduire la pression sur l'environnement et le milieu a toujours été quelque chose qui était important pour nous. Assurer la rentabilité de l'entreprise, donc qui dit développement durable dit perdurer dans le temps et s'assurer d'une rentabilité économique du projet, et d'utiliser le territoire de façon responsable. L'an passé, on a été reconnu par nos pratiques par l'Association d'exploration minière du Québec.

1520

Et je terminerai, on a entendu les préoccupations du milieu, donc les raisons pour lesquelles les gens veulent avoir un BAPE et ça va nous permettre cette audience, ces séries d'audiences, de pouvoir expliquer plus en profondeur notre projet.

1525

Et on comprend que les gens sont préoccupés sur le transport, sur le choix de l'emplacement du terminal maritime, la valeur des propriétés, niveau de risque des résidus miniers, caribou forestier, eau souterraine, rentabilité du projet.

1530

On a ici ce soir une vingtaine d'experts, incluant les professionnels de l'entreprise qui sont ici pour répondre.

1535

Et en premier, j'aimerais, madame la Présidente, pouvoir déposer, pour répondre à ces demandes-là, déposer, nous avons les caisses de copies, neuf (9) copies de chacun des documents suivants : l'analyse comparative préliminaire des variantes de tracés, secteur Saint-Fulgence; analyse comparative préliminaire du scénario transport Forestville; concept d'aménagement du terminal maritime Forestville, c'est un document confidentiel qu'on dépose, qui nous appartient pas, on veut qu'il soit confidentiel.

1540 Estimation d'envergure d'une voie ferrée, donc l'étude sur la voie ferrée que nous avons faite; l'étude sur la possibilité de mettre un pipeline entre le site et les installations portuaires; l'analyse comparative transport Dolbeau-Mistassini; analyse comparative du tracé alternatif proposé par le Collectif Anse à Pelletier; la lettre d'entente de Port Saguenay et le document de proposition de l'Anse à Pelletier.

1545 Également, on se permet d'annexer des séries de lettres d'appui des différents villages et villes de la région.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1550 Alors merci monsieur David.

Le registre est maintenant ouvert, et tel que promis nous faisons une pause et nous serons de retour dans quinze (15) minutes.

1555

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

1560

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
JEAN-ROCH LAROUCHE**

1565 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et messieurs, nous avons ouvert le registre pendant la pause, donc je vais inviter la première personne qui s'est inscrite au registre à s'avancer à la table des intervenants, monsieur Jean-Roch Larouche.

1570 **PAR M. JEAN-ROCH LAROUCHE :**

Bonsoir madame la Présidente.

1575 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Larouche.

1580 **PAR M. JEAN-ROCH LAROUCHE :**

Ma première question : est-ce que les emplois créés seront comblés à même la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean en priorité?

1585 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous allons demander à Arianne Phosphate de nous répondre là-dessus, monsieur Arseneault.

1590 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui madame la Présidente, je vais donc demander à monsieur David de répondre à la question.

1595 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Madame la Présidente, effectivement, c'est ce qui est envisagé dans le cadre du dossier Arianne Phosphate.

1600 D'ailleurs, depuis le début du projet, nous avons fait en sorte d'essayer de prendre tous les talents locaux, les gens de la région.

C'est certain que peut-être qu'à un moment donné, on va manquer de main-d'œuvre pour certains niveaux d'emplois ou certains types d'emplois et là, on pourra regarder à l'extérieur. Mais prioritairement, c'est clair que c'est des emplois de la région, comme on a fait depuis le début du projet.

1605

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur David. Est-ce que vous avez une autre question?

1610

**PAR M. JEAN-ROCH LAROUCHE :**

Oui, une très courte. Les salaires estimés pour l'exploitation de la mine, je parle des mineurs, les opérateurs de pelle, ces choses-là.

1615

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

1620

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David s'il vous plaît.

1625

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Les chiffres que nous avons tournent autour de quatre-vingt-quatorze mille (94 000 \$) avec les avantages sociaux.

1630

**PAR M. JEAN-ROCH LAROUCHE :**

Merci.

1635

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

---

1640

**MARTIN MORISSETTE**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1645 Monsieur Martin Morissette.

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

1650 Bonsoir madame.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Morissette.

1655 **PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

1660 Moi, c'est une question d'embauche, à l'embauche des travailleurs. Moi, j'ai été au syndicat à la scierie de Saint-Fulgence, puis j'ai perdu cent vingt-cinq (125) emplois à la scierie, cent vingt-cinq (125) emplois en forêt.

Est-il possible de faire une demande, parce que mes travailleurs, moi là, sont allés travailler à l'extérieur de la région, et même déménagé, ça fait qu'est-il possible que la compagnie porte une attention spéciale à ces travailleurs qui vivent des moments pas faciles pour leur famille?

1665 Si c'est possible, je suis toujours disponible à trouver des solutions, à vous rencontrer, en autant que c'est sûr que nos travailleurs aient les exigences que la compagnie demandera.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1670 Alors votre question est?

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

1675 Bien, est-il possible de regarder, de porter une attention spéciale à ces travailleurs qui vivent des moments pas faciles, qui ont perdu leur emploi en scierie puis en forêt?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1680 Monsieur David. Donc vos politiques d'entreprise puis vos futures ressources humaines!

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

1685 Bien, je reviens un peu à ma réponse précédente, madame la Présidente. On a dit qu'on prendrait le monde de la région, mais ce que je comprends, et c'est ce qu'on a dit aux maires des localités des secteurs, principalement, on se le cachera pas, la MRC du Fjord, donc on parle de Sainte-Rose et Saint-Fulgence où est-ce qu'on a des activités, bien, c'est sûr que ce sont des gens qu'on veut prioriser dans l'embauche.

1690 De un, ils sont près, ils sont à côté, pourquoi prendre quelqu'un qui est plus loin? Donc ça, c'est certain qu'on a une espèce de discrimination positive qui peut se faire à ce niveau-là.

1695 Par contre, ce qui est important de comprendre, c'est qu'on va offrir des formations. On peut pas embaucher quelqu'un s'il n'a pas la formation. Donc même s'il vient de Saint-Fulgence, ça prend un niveau de formation, mais on va donner ces formations-là.

Et on a mis sur notre site Internet, on a des dépliants qu'on a fait circuler sur la formation et les embauches, le type d'embauche qu'on allait avoir besoin.

1700 Mais oui, c'est regardé, ce sera regardé, et on comprend que le site, étant donné sa localisation, on va prioriser ces gens-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1705 Merci.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

1710 Madame la Présidente, peut-être que j'aurais un collègue qui aimerait amener des éléments complémentaires à cette question, si vous le permettez?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Sur la même question?

1715 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Sur la même question. J'invite monsieur André Pedneault directeur du site minier s'il vous plaît.

1720 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

1725 **PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

Bonsoir madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1730 Bonsoir monsieur Pedneault.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

1735 Écoutez, comme complément d'information, parce que la question précédente et la question qui est posée ici sont, à la limite, dans le même axe, et je demanderais...

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

On va avoir une présentation.

1740

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

1745 Alors au temps de la construction, quand on parlait tantôt de s'assurer qu'on allait utiliser les gens au niveau local, ce que je voudrais quand même montrer à la Commission, c'est qu'effectivement, on a une bonne structure ici au niveau, puis on a des belles compétences. Tu peux avancer s'il te plaît.

1750 Ce qui est important de comprendre, c'est qu'effectivement au niveau des chantiers, puis écoutez, je pourrai élargir un peu sur l'emploi, ce qu'on veut, c'est de travailler de concert avec le Comité de maximisation du Saguenay–Lac-Saint-Jean que j'imagine beaucoup d'entrepreneurs connaissent, afin justement de s'assurer que c'est des emplois locaux qui vont être générés lors de la construction, autant aussi lors de l'opération.

1755 On a une large base d'entrepreneurs qui sont qualifiés, qui sont rompus aux grands chantiers, donc on peut puiser là-dedans.

Et ce qui va être aussi fait, c'est ne pas tabler sur un seul fournisseur, mais s'assurer de morceler au niveau du travail selon les expertises, les besoins, les capacités de nos entrepreneurs et fournisseurs, afin justement de «dérisker» aussi autant pour l'entrepreneur que pour nous en

1760 termes de réalisation. Quand je dis «dériskuer», qu'on s'assure qu'il n'y a pas de dépassement de coûts puis qu'on respecte nos échéanciers.

1765 Puis on va aussi miser sur la modularité, donc pas juste du travail en chantier, mais aussi du travail en atelier. On connaît, on sait, puis on réalise qu'il y a beaucoup d'expertises en atelier ici, on a des beaux ateliers, des grands ateliers, on va essayer de les maximiser.

1770 Ce que je veux revenir, on s'aperçoit que ce tableau-là qui a été déposé dans l'œuvre de la BFS, on s'aperçoit qu'on a toutes les spécialités. On a toutes les spécialités au niveau du Saguenay–Lac-Saint-Jean, au niveau de la construction puis des différents chantiers que nous aurons. Donc on a toute la possibilité de compter sur une main-d'œuvre locale régionale.

1775 Et puis si on me demande de regarder un peu plus bas, de descendre d'un étage pour rejoindre les préoccupations au niveau du type d'employés, encore une fois, les employés, on a tous les types de disciplines ici disponibles au Saguenay–Lac-Saint-Jean dans des proportions qui vont nous permettre de pas nécessairement avoir besoin d'aller loin pour combler les besoins au niveau du chantier. On s'aperçoit qu'on a la disponibilité, on a toute la disponibilité au niveau de la main-d'œuvre qualifiée pour justement combler puis répondre à nos besoins de chantier.

1780 Ce que je voudrais aussi mentionner...

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1785 Monsieur Pedneault, je ne suis pas certaine que les gens, dans le fond de la salle, sont capables de lire, est-ce que vous êtes capables de lire, en arrière de la salle? Oui ça va. OK, parfait.

Sans ça, je vous aurais demandé de lire un peu plus dans le détail.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

1790 Maintenant, au niveau des emplois, il est certain que nous, on veut encore une fois, outre le fait qu'on a de la main-d'œuvre experte au niveau des chantiers, on veut aussi s'asseoir puis faire en sorte de générer – on a des valeurs qu'on voit dans l'organisation au niveau de responsabilité-imputabilité, tout ça va faire en sorte que justement, c'est des valeurs qu'on retrouve dans les grandes entreprises qu'on va utiliser.

1795 Bon, ma «slide» n'est pas là, mais dans le fond, je vais passer la «slide», je vais le dire verbalement! Ce qu'on veut, c'est que nous, on travaille déjà avec les cégeps, les commissions scolaires, on a des programmes qui ont été regardés l'année dernière, puis il y a des discussions

1800 qui ont été entreprises qui font en sorte où on a même un document – merci Jean-Sébastien – il y  
a ceux qui ont peut-être déjà eu ce document-là, mais il est encore disponible et il pourra être  
distribué ou disponible à ceux qui sont intéressés à le recevoir, qui fait en sorte qu'on veut se  
jumeler, on veut coordonner, s'associer aux centres de formation, aux institutions afin de faire,  
1805 comment je dirais, d'aller puiser dans le bassin régional pour justement des emplois qui ont été  
éliminés, pour des gens qui sont maintenant disponibles.

Première des choses, on veut des gens de tous âges. Comme ça, on sera capable de  
niveler, puis on n'aura pas de vagues d'attrition ou autres, on veut être capable d'avoir des gens de  
1810 tous âges qui vont venir supporter l'entreprise lors de l'opération.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Je voudrais juste rajouter, madame la Présidente, que ce document est disponible sur notre  
site Internet.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, je vous remercie.

1820 Est-ce que vous avez une autre question?

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

Oui, j'avais une autre question. Tantôt, on a parlé de chemins secondaires pour les  
1825 travailleurs, Saint-Ludger-de-Milot, pour une question de sécurité, on parlait du monde du Lac-  
Saint-Jean, les personnes du Saguenay, le chemin qui passe par le lac Onatchiway, quasiment en  
ligne droite à la mine à Paul, a-t-il été regardé?

Parce que s'il faut commencer par passer par la L-200, si on passe par ce chemin-là, parce  
1830 qu'il y a des villégiateurs dans le cas du Pit-Morgan, vous connaissez le chemin, on sauve quatre-  
vingt-dix kilomètres (90 km) sans rencontrer de trucks, de gros camions. C'est une question de  
sécurité.

Je vous demande si vous avez envisagé au moins d'essayer d'entretenir ce chemin-là. Ça  
1835 peut être aux travailleurs aussi, puis les villégiateurs, je pense qu'il y a une grosse sécurité.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

1840 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Le scénario de base de transport, comme vous l'avez mentionné, c'est d'abord l'entrée par la R0200, une boucle vers la R0201 et la R0253 plus au nord.

1845 Donc à ce moment, on pense que c'est la route qui sera entretenue, élargie, mise à niveau pour le transport.

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

1850 Oui, mais ça répond pas à ma question.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

À ce moment-ci...

1855

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

Regardez, est-ce que vous avez envisagé de regarder...

1860 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui, on a envisagé, ça n'a pas été retenu.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1865

Pouvez-vous me répondre à moi s'il vous plaît.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

1870 Excusez-moi, Madame. Donc la 253 va être entretenue seulement du côté nord.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

1875

**PAR M. MARTIN MORISSETTE :**

Merci.

---

1880

**FRANÇOIS GAGNÉ**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur François Gagné.

1885

**PAR M. FRANÇOIS GAGNÉ :**

Bonsoir madame la Présidente. François Gagné, je suis président de la Chambre de commerce du Saguenay et président aussi de Métatube, une entreprise de La Baie avec cent vingt-cinq (125) employés.

1890

Vous avez commencé à répondre à la question, mais je vais la formuler, il y a des choses qui ont été déjà dites. À la Chambre de commerce, nous avons le souci du développement durable.

1895

Nous souhaitons aussi notamment que les promoteurs aient à cœur le bien-être des gens et que les projets soient structurés en ce sens. Notre organisation désire des projets porteurs de développement économique en termes de création d'emplois et de projets structurants pour développer nos entreprises.

1900

En ce sens, allez-vous mettre en place des stratégies pour maximiser les retombées économiques dans la région et entre autres dans les PME?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1905

Monsieur Arseneault.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David s'il vous plaît.

1910

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Donc tel que mon collègue, madame la Présidente, a présenté, on a vu dans la première «slide» de la présentation, d'une de ces présentations, comité de maximisation de retombées. Donc c'est clair que c'est, je pense, un bon moyen pour rassurer les entrepreneurs de la région qu'ils seront au moins présélectionnés et pourront être approchés pour certains lots.

1915

1920

On veut, encore une fois, travailler avec les gens de la région. On a vu un tableau qui montrait tous les talents, toutes les possibilités, on n'a pas besoin d'aller ailleurs, madame la Présidente.

1925

Donc on veut, avec la création du comité de maximisation, si ça peut rassurer les entrepreneurs locaux, on va employer et on va s'efforcer de prendre encore une fois l'ensemble des talents régionaux pour faire le projet en tant que tel.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Avez-vous une autre question?

1930

**PAR M. FRANÇOIS GAGNÉ :**

Oui, dans le même sens. Allez-vous avoir une politique d'achats structurés pour faire l'achat local, avec un bureau de projet pour les entrepreneurs autres que le comité de maximisation?

1935

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

1940

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David s'il vous plaît.

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

1945

Oui madame la Présidente, mais où va être localisé ce bureau-là, on croit le mettre dans nos propres bureaux sur la rue Racine, madame la Présidente, lors de la mise en marche de la construction. Donc c'est un point central.

1950

Mais on est ouvert à toute proposition autre, madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1955

**PAR M. FRANÇOIS GAGNÉ :**

Merci beaucoup.

**PIERRE LAPOINTE**

1960 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Pierre Lapointe.

1965 **PAR M. PIERRE LAPOINTE :**

Bonsoir. Pierre Lapointe, Métis autochtone du Canada. J'ai la première question, moi, je me demande comment est-ce que le gouvernement du Québec, même la mine avec le petit peu de moyens qu'ils mettent en œuvre pour nettoyer si la mine, après vingt-six (26) ans, ferme, OK, avec quarante millions (40 M\$), on va pas loin aujourd'hui!

1970

Quand on sait que dans l'ouest, les mines ont beaucoup de problèmes, puis les gouvernements n'ont pas assez d'argent pour nettoyer tout ça. Même le gouvernement du Québec en Abitibi n'a pas assez d'argent pour nettoyer ce qui reste de résidus, puis qui traînent partout dans l'environnement.

1975

Je me demande si le gouvernement du Québec, avec beaucoup de ministères comme ça, ont les reins assez forts pour nettoyer ça après la fermeture de la mine. Ça, c'est ma première question.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

1980

Parfait. Je vais d'abord aller du côté du promoteur pour nous expliquer qu'est-ce qui a été prévu dans ce sens-là.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

1985

Oui madame la Présidente. La loi oblige les promoteurs à évaluer tous les coûts de restauration minière, c'est-à-dire la revégétalisation du parc à résidus, de la halde à stériles et maintenant, depuis la nouvelle Loi sur les mines, le démantèlement de toutes les infrastructures.

1990

Ces coûts-là ont été évalués dans un plan de restauration minière autour de quarante millions de dollars (40 M\$). Donc ce plan de restauration là devra être approuvé par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

1995

Ils vont valider ces calculs-là, on est très confiant qu'ils sont exacts, mais ce plan de restauration là, je le répète, devra être approuvé par le ministère et il devra aussi consulter le ministère du Développement durable, de l'Environnement, MDDELCC.

Donc l'évaluation des coûts, c'est quelque chose qui s'est faite de façon très sérieuse, très rigoureuse à travers tout un processus et sera validée.

2000

Cet argent-là sera mis en fiducie et, comme mon collègue l'a mentionné, nous avons opté pour une restauration progressive du site minier, afin de s'assurer qu'à la fin des opérations, la restauration soit complétée.

2005

Et comme on a mentionné aussi, on a trois (3) ans pour mettre en fiducie toute la restauration qui va être nécessaire après vingt-six (26) ans d'opération.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2010

Je vais aller du côté du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie, est-ce que vous pouvez ajouter quelque chose?

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

2015

Madame la Présidente, en ce qui a trait aux questions du domaine minier, la Loi sur les mines et tout ça, je vais prendre la question en note puis je vais la référer au secteur des mines qui verra à répondre dans les plus brefs délais.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2020

Est-ce que vous pouvez nous revenir avec une réponse demain?

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

On va tenter de faire le nécessaire.

2025

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

OK. Monsieur Locat.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2030

Dans la même réponse, est-ce que le Ministère pourrait nous citer des cas récents où ils ont pu évaluer la performance de cette réglementation-là?

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

2035

D'accord.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2040           Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2045           Est-ce que ça va?

**PAR M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui, ça va aller on va dire. On va attendre les réponses.

2050           Ma deuxième question! Moi, je comprends pas qu'une minière, on prend l'exemple de la Mine Arnaud sur la Côte-Nord, et ils vont faire probablement une autre voie ferroviaire, je comprends pas qu'on mette des trucks sur des routes, quand vous parlez d'environnement.

2055           Le gaz, les huiles, tout ce qui comprend le liquide dans les camions, sans compter les dangers, puis on en avait déjà parlé à Mine Ariane de faire une voie ferroviaire. Je pense que c'est pas mal le meilleur moyen pour transporter les minerais, si cette mine-là ouvre bien entendu, parce que moi, je trouve qu'il n'y a pas assez de garanties pour ouvrir une mine comme ça!

2060           La voie ferroviaire, je comprends pas qu'ils veulent pas pantoute aller là-dedans quand on sait qu'il y a d'autres mines qui vont s'ouvrir dans le coin, puis le chemin ferroviaire va se faire pareil à un moment donné.

2065           J'ai aucune idée pourquoi qu'ils s'obstinent à mettre des trucks sur la route quand tout le monde veut se débarrasser des trucks. Je suis camionneur moi-même, pas parce que j'aime pas ça, mais je trouve que ça a comme pas de bon sens quand toutes les minières vont avoir des chemins de fer, puis je sais que dans le bout de Chibougamau, ça se parle à l'heure actuelle, ils sont en train de refaire les chemins de fer et eux autres s'obstinent à mettre des trucks sur la route!

2070           Je comprends pas, puis on a déjà une installation portuaire qui marche pas à peu près ici, le chemin est rendu, le chemin de fer est rendu aussi, c'est quoi? On fait trois-quatre (3-4) ponts parce que le gouvernement fédéral s'occupe plus des eaux, ils ne sont plus responsables des eaux, tout le monde fait n'importe quoi dans l'eau?

2075           C'est ma question, pourquoi qu'ils s'obstinent à aller sur les trucks quand ils peuvent faire une route ferroviaire?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault, est-ce que ça a été considéré?

2080

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Comme on l'a mentionné après la présentation, nous avons déposé une étude préliminaire sur la possibilité de construction d'un chemin de fer jusqu'au lac à Paul. Ça, ça a été considéré, ça a été regardé.

2085

L'évaluation préliminaire mentionne des coûts, si ma mémoire est bonne, de sept cinquante millions de dollars (750 M\$) pour la construction d'un chemin de fer.

2090

Alors considérant ces coûts-là, c'est la raison pour laquelle cette option-là n'a pas été retenue. Je vais vous donner quelques exemples que j'ai vus dans d'autres situations.

Nous produisons trois millions de tonnes (3 M t). Un chemin de fer de deux cent cinquante kilomètres (250 km), pour transporter, construire et opérer, pour déplacer trois millions de tonnes (3 M t) par année, ça ne se justifie pas.

2095

Un exemple! La mine d'ArcelorMittal à Fermont transporte, au moment où on se parle, vingt-quatre millions de tonnes (24 M t) pour un chemin de fer. Donc on n'est pas dans cet ordre-là pour justifier la construction d'un chemin de fer.

2100

S'il y avait quatre (4) mines ou cinq (5) mines comme la nôtre qui pourraient être dans la même ligne, ça pourrait être justifié, mais on est loin de là.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2105

Merci.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Une question peut-être dans le même sujet au MERN! Est-ce que le MERN a, avec le projet du Plan Nord, un plan qui existe, une stratégie qui est en développement concernant la coordination du transport de minerai au nord du 49<sup>e</sup> parallèle vers le sud ou ailleurs?

2110

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

2115

Je ne croirais pas qu'il y ait un plan qui existe à ce niveau-là. Mais par contre, je peux faire des vérifications à savoir s'il y a quelque chose qui existe à cet effet-là.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2120

Je pense que ça serait bien de le vérifier auprès des responsables du Plan Nord, la stratégie.

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

2125

Oui.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2130

Ce serait bien d'avoir un peu la documentation, s'ils en ont, sur la planification.

**PAR M. CARL TREMBLAY :**

2135

D'accord.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

2140

**PAR M. PIERRE LAPOINTE :**

C'est beau.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2145

Merci beaucoup.

2150

---

**MIVILLE TREMBLAY**

2155

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Miville Tremblay.

2160

**PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

Bonsoir madame la Présidente.

2165

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Tremblay.

**PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

2170

Ma question concerne le choix du tracé actuellement retenu. Alors, on voit que c'est une préoccupation qui est importante pour les participants ce soir.

Est-ce que vous pourriez nous justifier en fait le tracé retenu par rapport aux autres tracés potentiels en termes d'impacts environnementaux, sociaux et économiques?

2175

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

2180

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui. Donc le tracé retenu, peut-être que, madame, vous allez me permettre de commencer par regarder ensemble les critères sur lesquels on s'est appuyé pour choisir le tracé.

2185

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2190

Donc je comprends que c'est une préoccupation pour beaucoup de personnes. Le choix s'est fait en tenant compte de ces critères, en visant toujours un équilibre entre l'économique, l'environnement et le social.

2195 Donc si on regarde les critères! Le premier critère, c'est un temps de cycle minimum. On entend par un temps de cycle le remplissage du camion-remorque, le trajet vers le sud, le déchargement et le retour, en tenant compte du temps aussi pour mettre le carburant, etc., lunch, etc. Donc il faut absolument, nous, rentrer dans un cycle de douze (12) heures, pour des questions de logistique, de main-d'œuvre, etc.

2200 Donc il faut absolument, si on est autour de onze (11) heures, c'est encore mieux, dix heures et demie (10 ½), ce serait encore mieux.

2205 Évidemment, le temps de cycle dépend de la distance, de la topographie et a un impact direct sur les gaz à effet de serre. J'ai entendu beaucoup de préoccupations sur les gaz à effet de serre, ça a un lien direct avec le temps de cycle.

2210 Les coûts d'opération, les autres critères, je peux les passer plus rapidement, les coûts d'opération, le nombre de camions qu'on va avoir besoin, le nombre de conducteurs, les coûts de construction. Pour ce faire, on vise une utilisation maximum de chemins forestiers existants.

J'ai entendu ce soir parler des chemins de villégiature, on utilise des chemins forestiers existants, des chemins multiusages qui devront être mis à niveau.

2215 Dans nos critères, utilisation à cent pour cent (100 %) de chemins hors normes, c'est-à-dire cent pour cent (100 %) de camions hors normes, pour qu'il y ait aucun site de transfert intermédiaire. On ne veut pas manipuler deux (2) fois le produit, ça double les coûts de transbordement de silos de remplissage.

2220 On veut un accès à un site en eau profonde, accès facile. Et on ne veut traverser aucun milieu urbain.

Puis je continue! On traverse aucune zone agricole. Pour ceux qui ont déjà fait du dézonage agricole savent que c'est quelque chose de complexe qu'on veut éviter.

2225 Et on veut minimiser l'impact sur les activités autochtones, les villégiateurs, les milieux humides, les cours d'eau, les sites fauniques d'intérêt, les zones de caribou forestier, et les autres utilisations.

2230 Donc c'est tout ça qui a été tenu en compte. C'est sûr et certain que si vous regardez seulement un de ces critères-là, vous arrivez probablement à une autre conclusion; nous, il faut tenir compte de tous ces critères-là et il y en a qui sont nécessaires et obligatoires.

2235 Donc ceci étant dit, le scénario de base qui a été retenu, c'est le scénario, comme j'ai dit tantôt, qui est écrit dans notre étude d'impact que je décrivais tout à l'heure, qui est écrit aussi en arrière.

Donc pour chacun des scénarios, on a des études comparatives. Je sais pas si on peut commencer avec une étude comparative!

2240 Par exemple, on pourrait comparer tout de suite de comparer le scénario, regarder le scénario Forestville. Et j'invite mon collègue, monsieur Martin Cloutier.

2245 Je commence par ce scénario-là, madame la Présidente, parce qu'il a été cité à quelques reprises dans les préoccupations! Mais il y en a une foule d'autres scénarios qu'on a regardés.

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

2250 Bonsoir madame la Présidente. Alors je vais vous présenter une petite capsule qui résume l'étude comparative qui a été faite par le Groupe-conseil Nutshimit-Nippour qui a été déposé par monsieur Jean-Sébastien David. C'est une étude qui fait plus d'une centaine de pages, donc je vais vous présenter les grandes lignes de la conclusion.

2255 Présentement, vous voyez la carte, c'est un peu flou, si vous voulez aller dans le détail, on peut aller avec un PDF, sinon je vais vous décrire un petit peu le tracé.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Est-ce qu'on voit bien, madame la Présidente? Oui, parfait.

2260 **PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

Alors vous avez en vert à gauche le tracé qui se dirige vers Saint-Fulgence, et puis pour le scénario Forestville, il y a deux (2) alternatives qui ont été étudiées.

2265 Le début du tracé utilise le chemin des Passes jusqu'à un embranchement pour descendre par des chemins forestiers existants jusqu'à Labrieville. À partir de Labrieville, il y a deux (2) possibilités qui s'offrent à nous, soit la variante 1A qui est ici qui est d'utiliser des chemins hors normes en totalité jusqu'à Forestville. Donc ceci nécessite de passer par la zec de Forestville, donc ça fait un tracé d'environ trois cent vingt-cinq kilomètres (325 km).

2270 Ce tracé débouche au niveau de l'aéroport, longe l'aéroport, puis s'en va jusqu'au quai, traverse la route à cette hauteur.

2275 Alors voici un tableau résumé des conclusions que l'étude a sorties! Le scénario Forestville, un de ces grands avantages, c'est qu'il impacte moins de baux de villégiature. Pour comparer cet aspect, on a pris un rayon de cinq cents mètres (500 m). Alors dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) de chaque côté de la route, il y aurait quarante-cinq (45) baux de villégiature comparativement à cent trente-deux (132) pour le scénario Sainte-Rose–Saint-Fulgence.

2280 Et puis il y a déjà un parc industriel qui est présent à l'arrivée de Forestville.

Par contre, un des désavantages du scénario Forestville par la zec de Forestville est la longueur qui nous donne un temps de cycle, juste de camionnage, d'environ douze (12) heures, donc en ajoutant l'improductif, on tombe au-delà de notre cible de douze (12) heures.

2285 Aussi, ce scénario nécessite la construction d'une jetée de trois kilomètres (3 km) sur le fleuve Saint-Laurent. La raison est qu'il n'y a pas d'eau profonde avant environ trois kilomètres (3 km) de la rive.

2290 Ensuite, donc étant donné un temps de cycle plus long, ça nécessite plus de camions et donc plus de gaz à effet de serre.

2295 Un des désavantages aussi de ce scénario-là, c'est que la route passe à environ deux cents mètres (200 m) d'un quartier résidentiel au niveau de Forestville. Et puis la nécessité, bon, au niveau des coûts, les routes sont de classe inférieure sur une bonne partie du trajet.

Je vais vous présenter maintenant la deuxième option qui est par la route 385. En fait, il y a une route asphaltée qui va...

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2300 Je m'excuse, est-ce que vous avez un pointeur?

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

2305 Oui. Alors ici, vous avez Labrieville. Donc le scénario que je viens de vous présenter, par la zec de Forestville, est celui-là en jaune qui est environ au milieu. Et puis là, le scénario que je vais vous présenter, c'est celui qui passe par la route 385 qui est une route normée asphaltée.

2310 Donc le passage sur cette route nécessiterait une dérogation pour enlever l'asphalte de cette route. Une route normée, les charges maximales, si on utilise par exemple un CL-625 qui est le camion le plus lourd qu'il y a sur les routes normées, donc c'est soixante-deux virgule cinq kilos (62,5 k), puis nos camions, nous, vont faire – tonnes pardon, c'est soixante-deux point cinq tonnes

(62,5 t), puis nous, nos camions vont faire cent soixante-cinq tonnes (165 t). Donc les charges sont trop importantes pour utiliser la route dans son état actuel.

2315

Ce qui nécessite d'enlever l'asphalte. D'ailleurs, la Ville de Forestville avait fait une demande à cet effet au ministère, et cette demande avait été refusée.

2320

Alors le tableau comparatif des avantages et des désavantages du scénario! Alors on a toujours bien évidemment les baux de villégiature. Il y a moins de baux de villégiature impactés, comme je l'ai dit, puis toujours le parc industriel.

2325

Par contre, un des gros désavantages de ce scénario-là, c'est la dérogation que nécessiterait la route 385 pour amener un camion hors normes, comme on a dit plus tôt. On ne veut pas faire de transbordement vers un camion normé pour des raisons de logistique. Un de nos camions va transporter, seulement en matériel, cent vingt tonnes (120 t) de matériel, et puis sur les routes normées, ça prendrait environ trois (3) camions pour avoir le même équivalent. Donc ça triplerait le transport, si on allait en véhicules normés.

2330

Puis le reste des éléments ont été présentés dans l'autre variante.

2335

Donc ici, c'est sûr que c'est petit, on pourrait aller vers la version PDF, c'est le tableau comparatif. Parce que là, j'ai présenté quelques-uns des éléments, mais le Groupe-conseil Nutshimit-Nippour a regardé les aspects techno-économiques, naturels et humains. Donc on va pouvoir regarder rapidement le tableau global de tous les éléments qui ont été analysés dans ces variantes-là.

2340

Et puis ce tableau-là aussi est dans l'étude qui a été déposée. Je sais pas si on peut zoomer, on ne voit pas très bien.

Donc est-ce que vous voulez que je l'explique où est-ce qu'on le regarde juste rapidement, madame la Présidente?

2345

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous voulez qu'on aille plus dans le détail ou si ça répond à votre question?

**PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

2350

J'aime voir quelques détails, parce que c'est quand même une question importante.

En fait, sans lire dans le détail au complet, je veux voir à tout le moins, bon, je regarde la longueur ici, puis quelques comparables peut-être plus importants.

2355 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

2360 **PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

Bien en fait, les comparables les plus importants, je les ai présentés dans mon résumé, dans ma présentation, soit au niveau des longueurs totales de variantes et puis des temps de cycle qui sont importants.

2365 Il est à noter aussi que le scénario de Forestville qui passerait par la route 385 avec une dérogation présentera un temps de cycle qui serait acceptable. Par contre, comme je l'ai dit, ça nécessite d'enlever l'asphalte sur la route.

2370 On peut regarder aussi au niveau des coûts de réfection, que c'est sensiblement pareil pour toutes les alternatives. Donc à ce niveau-là, ça va bien.

2375 Au niveau des cours d'eau, la colonne Saint-Fulgence qui est la plus à droite ressort mieux au niveau des cours d'eau permanents, au niveau des milieux humides également. Également au niveau des gaz à effet de serre.

**PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

Est-ce qu'on a accès à ce tableau quelque part?

2380 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Ce tableau est dans l'étude qui a été déposée aujourd'hui dans le scénario Forestville.

2385 J'attire votre attention, il y a beaucoup de préoccupations qui ont été mentionnées ce soir sur les gaz à effet de serre, et c'est une préoccupation qui est nôtre aussi. On a parlé beaucoup d'améliorations au niveau du site minier et dans le transport aussi, il y a plusieurs options qui ont été faites, par exemple les camions utilisant le GNL. Et tout ça a été compté et tenu en compte.

2390 Je sais pas si, madame la Présidente, vous voulez regarder d'autres scénarios de transport qui ont été analysés? On en a analysé beaucoup, donc c'est pas un hasard si on arrive avec le scénario qui est proposé.

Vous comprenez, quand vous voyez une étude comme ça, c'est fait avec beaucoup de minutie, beaucoup de rigueur.

2395 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

On aurait peut-être quelques questions sur ce scénario-ci! Moi, j'aimerais savoir, quand vous dites que la route 385, il faudrait enlever l'asphalte, c'est ça, pour quelle raison?

2400 Est-ce que, quand c'est une route hors normes, il faut absolument que ce soit sur de la terre battue ou du gravier? Ça ne peut pas être en asphalte ou c'est parce que c'est pas assez large?

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

2405 On pourrait refaire la route en asphalte. Par contre, la route dans son état actuel est prévue pour des charges normées, comme je le disais, qui sont environ trois (3) fois inférieures à qu'est-ce qu'on va avoir comme camion.

2410 Donc si on utilisait la route dans son état actuel, on la détruirait en peu de temps.

Et puis en termes de largeur aussi, elle ne respecte pas nos critères de largeur, il faudrait la rélargir également.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2415 Naturellement, nous n'aurons pas le temps de poser toutes les questions périphériques ce soir, on s'en garde pour les jours qui viennent sur des sujets semblables, mais ici, j'avais une question à savoir, les études qui ont été déposées aujourd'hui, est-ce que les ministères ont été consultés sur ces travaux-là?

2420 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Est-ce que les ministères ont été consultés?

2425 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Ou impliqués dans les analyses?

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2430

Certaines données proviennent des ministères. Martin peut peut-être compléter au niveau par exemple environnemental.

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

2435

Oui, les données environnementales ont été obtenues via le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. C'est le Groupe-conseil Nutshimit-Nippour qui faisait les recherches à ce niveau-là.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2440

Peut-être vérifier auprès du ministère du Développement durable et de la Lutte contre les changements climatiques?

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

2445

Oui, nous avons eu des résumés, des tableaux résumés. On a demandé à plusieurs reprises d'avoir les informations détaillées, on n'a jamais eu ces études-là. Pour nous, c'est nouveau ce soir.

Par contre, on a eu dans nos questions des tableaux résumés des contenus de ces études.

2450

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Merci.

2455

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une autre question?

**PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

2460

Oui. En fait, toujours dans la même veine, c'est-à-dire le tracé retenu! Qu'est-ce que vous envisagez au niveau de la sécurité routière?

2465

On a abordé quelque peu le sujet tout à l'heure, mais est-ce que c'est possible de nous donner un complément, nous rassurer en fait sur la sécurité routière?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

2470

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Je voudrais juste revenir sur un point, madame, qui a été mentionné! À ma connaissance, on nous a pas demandé à plusieurs reprises le dépôt de l'option Forestville. Ce n'était pas dans notre étude d'impact.

2475

Pour répondre à la question de la sécurité vis-à-vis le transport, donc vous conviendrez que c'est un élément très important. On a vu certaines informations, comme par exemple la construction d'un viaduc qui n'était pas prévu dans l'étude originale.

2480

Les rencontres qu'on a eues avec le ministère des Transports, ils nous ont convaincus de la nécessité de construire un viaduc. Au départ, on avait pensé peut-être à un arrêt stop, non, on a convenu que le viaduc au niveau de la sécurité, c'est un coin qui est très important, on veut surtout pas qu'il arrive un accident avec un de nos camions, parce que tout de suite, on serait blâmé.

2485

Mais au niveau de toute la route, au niveau de la sécurité routière, on a prévu beaucoup d'éléments, donc je vais inviter ma collègue conseillère principale en santé et sécurité, madame Geneviève Gagnon, à nous présenter une capsule sur la sécurité, les éléments de sécurité prévus pour la route.

2490

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Le temps qu'elle s'installe, vous allez déposer s'il vous plaît toutes les capsules que vous présentez ce soir?

2495

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui madame. Je compte sur mes collègues pour prendre en note toutes celles qui sont présentées et vous les remettre.

2500

Et je voudrais vous remettre aussi, monsieur Cloutier l'a mentionné, la lettre qu'on a eue de la Ville de Forestville qui mentionne qu'ils ont demandé la dérogation et qu'elle n'a pas été obtenue via le ministère des Transports.

2505

Il faut comprendre aussi que cette route-là est utilisée par plusieurs villégiateurs, plusieurs employés d'Hydro-Québec qui ont le plaisir d'utiliser une route asphaltée, qui probablement auraient certaines réticences à utiliser une route hors normes en gravier.

Donc on est rendu au volet sécurité transport.

2510

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2515

**PAR Mme GENEVIÈVE GAGNON :**

Je peux donner une réponse sommaire, parce que la capsule va quand même dans un niveau de détail assez important. On va déposer la capsule, et si vous avez besoin d'un complément de réponse, bien, on ira dans la présentation de la capsule.

2520

Donc juste un point important d'abord au niveau de la responsabilité d'Arianne Phosphate en matière de sécurité routière!

2525

Donc on s'engage d'abord à mettre à niveau la route pour le transport de son concentré, puis évidemment d'entretenir celle-ci, de collaborer également avec les autorités concernées en matière de sécurité, c'est-à-dire la SQ, Contrôle routier Québec, et au niveau de la gestion administrative des accidents, la SAAQ.

2530

Arianne Phosphate n'est pas responsable évidemment de la gestion de la sécurité routière, c'est-à-dire que c'est d'instance de la SQ et également, n'est pas responsable de contrôler l'application et le respect du Code de la sécurité routière.

2535

Au niveau de nos engagements, évidemment la sécurité routière consiste à aménager la route, c'est-à-dire l'élargir suffisamment pour permettre la bonne circulation des camions hors normes, d'adoucir les pentes et les courbes pour faciliter la circulation.

2540

On prévoit également des zones de dépassement, parce que les camions hors normes – bon, de un, la route, la limite de vitesse, c'est soixante-dix kilomètres à l'heure (70 km/h) – et les camions ne pourront pas circuler à cette vitesse-là, étant donné leur poids évidemment et les pentes dans la route.

Il va également y avoir des stationnements, des sentiers puis des traverses pour faciliter l'utilisation des véhicules tout-terrain, donc les véhicules hors route.

2545 On prévoit également d'entretenir le chemin été comme hiver; ça comprend évidemment l'application d'abat-poussière qui sera approuvé par le ministère.

2550 Il y a également des moyens de prévention donc de contrôle, par exemple la formation des chauffeurs, tant au niveau de la conduite, donc des aspects techniques de la conduite, mais aussi une formation en matière de santé et sécurité et environnement.

2555 Il y aura la présence d'un contremaître routier qui, lui, sera les yeux d'Ariane présent sur la route pour donner des informations en temps réel via des panneaux d'affichage dynamiques, soit au niveau des conditions routières, des conditions météo, de la présence d'un arrêt d'un camion, d'un accident, donc pour s'assurer que tous les utilisateurs du chemin soient mis au courant dans le temps le plus réel possible.

2560 C'est également lui qui va être appelé à intervenir en premier lieu sur les lieux en cas d'accident ou d'incident.

On va énormément insister aussi, et ce sera une obligation d'ailleurs pour les chauffeurs de la flotte de camions de concentré d'apatite pour la communication des déplacements par radio. C'est déjà une procédure qui est appliquée sur le chemin de la Chute-des-Passes.

2565 Ensuite, on va développer un protocole de gestion d'accident en collaboration évidemment avec la SQ. Et entre autres, il y aura un programme de vérification mécanique puis d'entretien préventif pour s'assurer que les camions qui sont responsables de transporter le concentré soient dans le meilleur état possible pour optimiser la sécurité.

2570 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que ça répond à votre question?

2575 **PAR M. MIVILLE TREMBLAY :**

Très bien, merci.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2580 Excusez-moi madame la Présidente! Pour compléter la première question, si vous permettez, j'aimerais qu'on regarde aussi d'autres scénarios qui ont été regardés pour montrer toute la profondeur de la recherche de la meilleure solution.

2585 Nous avons rencontré à plusieurs reprises les représentants du Collectif de l'Anse à Pelletier. Ils nous ont proposé deux (2) alternatives de transport qu'on a regardées aussi avec la même rigueur et qu'on aimerait juste vous présenter le résumé comparatif de ces options-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2590 J'aimerais peut-être que vous gardiez ça en réserve, et puis on va certainement y revenir. Parce qu'on a beaucoup beaucoup beaucoup de personnes qui veulent poser des questions, et on aura la chance de reprendre ça peut-être demain, si ça vient pas comme question ce soir.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2595 Parfait. Vous comprenez que c'est quand même quelque chose qui préoccupe beaucoup les gens.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2600 Oui, tout à fait, on n'y manquera pas.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2605 Merci.

---

**FRÉDÉRIC LEBRUN**

2610 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle monsieur Frédéric Lebrun.

2615 **PAR M. FRÉDÉRIC LEBRUN :**

Bonsoir madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2620 Bonsoir monsieur Lebrun.

**PAR M. FRÉDÉRIC LEBRUN :**

2625           Moi, ma question porte sur la gestion de l'eau au niveau du site. J'aurais deux (2) courtes questions.

2630           La première, c'était mentionné dans la présentation qu'on a eue, qu'il y avait une réutilisation de l'eau de procédé provenant du parc à résidus. C'est quoi la proportion de réutilisation de l'eau en question?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2635           Alors monsieur Arseneault, la proportion de réutilisation de l'eau.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2640           C'est très élevé, madame la Présidente. J'ai une petite capsule qui montre toute la gestion de l'eau du site minier.

2645           Plusieurs ont mentionné des préoccupations sur l'eau, l'utilisation de l'eau. D'abord, notre objectif pour mettre un concept de réutilisation de l'eau optimum, ça commence – donc les principes sont les suivants! Maximiser la réutilisation de l'eau, minimiser le pompage de l'eau d'appoint, donc on a une station de pompage, et optimiser la qualité des effluents.

2650           Je vais vous présenter la version PDF qui va être beaucoup plus lisible! Voilà! Donc on a une station de pompage dont le débit moyen annualisé va être dix mètres cubes à l'heure (10 m<sup>3</sup>/h). Comment qu'on peut faire pour arriver à un si faible pompage d'eau d'appoint, c'est une réutilisation maximum.

2655           Pour répondre directement à la question, c'est toujours une question comment on le calcule, mais la façon de calculer la plus simple, on est autour de quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) de réutilisation de l'eau.

2660           Donc pour ce faire, toute l'eau qui va transporter les résidus au parc à résidus, vous avez ici l'usine, l'épaississeur, le parc à résidus. Donc les résidus vont être pompés au parc à résidus avec une concentration de solide entre soixante (60 %) et soixante-dix pour cent (70 %). Donc ça minimise la quantité d'eau qui va au parc à résidus.

2665           Dans cet immense parc à résidus là, on a ici, si on peut monter un peu, on compte aussi les précipitations, une moyenne de quatre cent seize mètres cubes (416 m<sup>3</sup>/h) – c'est toujours des

mètre cube à l'heure – et une évaporation et une partie de l'eau, ce qui est retenu dans les résidus.

2665            Donc il sort du parc à résidus neuf cent trente-trois mètres cubes à l'heure (933 m<sup>3</sup>/h) qui va dans un bassin de polissage, et de ce neuf cent trente-trois (933 m<sup>3</sup>/h) là, il y en a sept cinquante-huit (758 m<sup>3</sup>/h) qui va retourner pour les utilisations.

2670            Mais en amont de ça, toute l'eau qui va aux épaisseurs va être réutilisée. On parle ici de quatre mille huit cent soixante et un mètres cubes à l'heure (4861 m<sup>3</sup>/h) qui va être réutilisé, pour avoir un effluent moyen annualisé toujours de cent soixante-dix-neuf mètres cubes heure (179 m<sup>3</sup>/h) qui va sortir du bassin de polissage et aller vers un système de traitement des eaux, donc qui va être installé pour s'assurer de rencontrer toutes les normes environnementales.

2675            Donc pour répondre à la question, ici, on est très content d'avoir mis un concept minier où l'appoint d'eau va être minimal et les rejets aussi.

2680            Un point important, c'est que les précipitations et la fonte des neiges, évidemment c'est beaucoup plus important au printemps et à l'été, ce qui va faire en sorte que pendant toute la période de printemps et d'été, il y aura zéro pompage d'eau d'appoint dans le lac à Paul, zéro.

Par contre, l'hiver, comme il y a beaucoup moins de précipitations et de fonte, c'est à cette période d'hiver qu'on va pomper plus d'eau dans le lac à Paul.

2685            Donc il faut ajouter à ça un concept aussi de pompage d'eau de la fosse qui va varier beaucoup selon les années d'exploitation et aussi, toutes les eaux, tous les effluents vont passer par les bassins de sédimentation, tous les rejets, tous les effluents vont être échantillonnés et analysés et devront respecter les normes environnementales.

2690            **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ça répond à votre première question?

2695            **PAR M. FRÉDÉRIC LEBRUN :**

Oui, bien, c'est justement en complément aussi par rapport à votre parc à résidus! J'imagine que vous devez avoir, ils doivent avoir des mesures concrètes sûrement pour s'assurer qu'il n'y ait pas de fuites de contaminants au niveau du parc à résidus.

2700            Qu'est-ce qui est fait en ce sens-là? Est-ce qu'il y a un plan de contingence? Est-ce qu'il y a des mesures de suivi à cet effet-là?

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2705 Bon, si je comprends bien la question, on parle d'un suivi des eaux souterraines du parc à résidus?

**PAR M. FRÉDÉRIC LEBRUN :**

2710 Bien moi, c'était plutôt dans le sens, est-ce qu'il y a un risque potentiel de rupture au niveau du site à résidus? Si c'est le cas, est-ce qu'il y a un plan de contingence à cet effet et est-ce qu'il y a un suivi justement pour s'assurer justement qu'il n'y a pas de rupture au site à résidus?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2715 Oui, la crainte de la contamination.

**PAR M. FRÉDÉRIC LEBRUN :**

2720 Exactement, oui.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

2725 C'est une question qu'on peut parler longuement, parce qu'on a mandaté la firme LVM pour un design d'un parc à résidus.

2730 Mon collègue vous a parlé de l'endroit où il va être situé. Donc le concept du parc à résidus, il est par cellules par des constructions de digues filtrantes. Il va être ceinturé complètement de bassins de récupération des eaux, de fossés de récupération pour diriger toutes les eaux vers le bassin de sédimentation qu'on voyait tout à l'heure.

2735 Donc comment s'assurer qu'on peut minimiser les risques de bris de digues! Bien, il faut d'abord, comme je vous ai mentionné tantôt, pomper des résidus qui contiennent le minimum d'eau.

2740 Deuxièmement, voilà notre parc à résidus après vingt-six (26) ans. On comprend bien qu'au début, il ne ressemble pas à ça, alors on va commencer par la première cellule ici. Et les digues vont être progressivement construites.

2740 Donc toute l'eau va s'écouler dans le bassin qui est ici, tout ceinturé au complet, et ça nécessite des stations de pompage. Donc le concept du parc à résidus, c'est le suivant!

2745 Maintenant, tout est inclus dans l'étude d'impact, comme je vous disais, on pourrait en parler longuement. Mais ça, c'est le concept. On a fait valider le concept par ce qu'on appelle un «peer review», c'est-à-dire une compagnie autre. On veut être certain d'avoir un concept de parc à résidus qui est le plus sécuritaire possible.

2750 Donc ce qu'on a fait, on a demandé à une autre firme qui est la firme AMEC de regarder le plan, je cherche le mot, l'étude de faisabilité, donc la faisabilité du parc à résidus, on a demandé de le critiquer. Donc on va vous déposer aussi, madame, je l'ai ici, on va vous déposer le «peer review», madame la Présidente, qui mentionne trois (3) pistes d'amélioration par rapport au design original, qui est déposé dans l'étude d'impact. Ce document-là ne l'était pas, on l'a fait après.

2755 Donc il mentionne trois (3) pistes d'amélioration, et on va en tenir compte. Je peux vous les donner très brièvement, les trois (3) pistes d'amélioration par rapport au design original!

2760 D'abord analyser la possibilité de réduire le nombre de stations de pompage périphérique. Il y a plusieurs stations de pompage, il y en a sept (7) ou huit (8), donc c'est un élément économique mais qui n'a pas vraiment de lien avec la sécurité.

2765 Le deuxième point, c'est de préciser la séquence de remplissage du parc à résidus et le mode de gestion de l'eau dans le parc, revoir la séquence de construction des digues en conséquence. Ce qui n'était pas clair, c'est le mode de remplissage. C'est par cellules, mais il y a des précisions à aller chercher là-dedans, et on va en tenir compte. On va demander aux gens que la prochaine étape qui va suivre toutes les analyses géotechniques, ce sera de faire des plans, et on va demander aux gens qui auront cette tâche-là de tenir compte de ces améliorations-là.

2770 Et la troisième amélioration proposée, c'est d'analyser la possibilité d'améliorer la performance de l'usine de traitement des eaux. Donc l'autre firme concurrente de la première émet des doutes sur le design de l'usine de traitement des eaux, on va en tenir compte lorsqu'on sera rendu à l'étape des autorisations; on veut être certain d'avoir une usine de traitement des eaux qui va respecter toutes les normes.

2775 Puis vous pouvez vous assurer, là, on parle de constructions, mais après, lorsque ces constructions, il y a un suivi, c'est des inspections quotidiennes des digues, c'est des piézomètres qui vont mesurer les différents niveaux d'eau. Donc il y a tout un programme d'inspections qui est fait autour du parc à résidus aussi.

2780 Et mon collègue m'indique qu'il voudrait compléter, monsieur David voudrait compléter les informations.

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

2785 Madame la Présidente, un dernier point, c'est que Arianne Phosphate a décidé d'embarquer dans un programme de recherche au niveau des parcs à résidus qui utilisent la technologie des résidus épaisés.

2790 Le professeur Michael James de l'Université de Montréal a mis en place un groupe dans lequel il y a plusieurs minières qui ont adhéré, et on va participer à des travaux. Et le site du lac à Paul sera un des sites étudiés par le groupe de travail de Michael James.

2795 Donc tout ça dans le but d'avoir le meilleur des concepts et d'avoir la chance, l'opportunité, de pas avoir rien ce matin, mais de pouvoir le planifier et faire le monitoring en tout début, ce qui est assez rare. Habituellement, les gens intègrent ces groupes de recherche là mais le parc est déjà existant.

Donc on va pouvoir, nous, avoir un très bon suivi en intégrant ce groupe de recherche de monsieur Michael James.

2800 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Locat.

2805 **PAR LE COMMISSAIRE :**

J'aimerais peut-être demander au ministère du Développement durable et de la Lutte contre les changements climatiques s'ils n'ont pas des commentaires à faire à étape-ci sur le parc à résidus?

2810 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

Écoutez, nous, on est à l'étape vraiment où on a reçu l'information, on a posé des questions, on va entreprendre l'analyse.

2815 Il est sûr, si je veux faire un commentaire, c'est que nous, notre directive qui a été transmise au promoteur exigeait une modélisation en cas de rupture de digue, pour voir les conséquences, ce que nous n'avons pas encore reçue.

2820 Les informations que j'apprenais ce soir, c'est une nouveauté qu'on devra analyser, mais qu'on n'a pas encore reçues officiellement, les trois (3) propositions.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

C'est ça. Comme je disais, nous, on a d'autres questions, mais on y reviendra plus tard.

2825

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Madame la Présidente, je voudrais juste rajouter que si on fait référence au «peer review», c'est-à-dire à l'analyse d'une autre compagnie, ce n'était pas dans l'étude d'impact, on a fait ça après, pour s'assurer que lorsqu'on ira en ingénierie, on aura tous les éléments pour avoir un parc à résidus le plus sécuritaire possible.

2830

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci.

2835

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

C'est pour ça qu'on le dépose ce soir.

2840

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Lebrun.

2845

---

**GÉRALD MARTEL**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Gérald Martel.

2850

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Première question, c'est comme à deux (2) volets! Puisqu'on va être comme le chemin L-200 va devenir comme le chemin des Passes-Dangereuses, est-ce qu'on peut avoir les indicateurs de cette route, à savoir le nombre de véhicules qui est emprunté chaque jour, les véhicules communs, avoir aussi une catégorie de nombre de camions de transport qui est utilisé?

2855

2860 Cette route est utilisée à chaque jour, il y en a combien de camions? S'il y a des accidents, combien par année? S'il y a des patrouilles de police, etc. alors il doit y avoir des indicateurs sur ce chemin-là des Passes.

2865 Et sur le chemin L-200 actuel, il y a combien d'utilisateurs par jour, par semaine, parce qu'on sait que ça va être cinq (5) jours-semaine, donc les jours de semaine, on voudrait savoir le nombre de personnes qui utilisent le chemin L-200.

C'était ma première question.

2870 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Alors vous pouvez préciser les chiffres que vous avez.

2875 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui, c'est une information effectivement qu'on nous avait demandée de vérifier. les données nous ont été fournies, on me corrigera, mais je vais demander à monsieur Martin Cloutier de venir nous donner les chiffres, qui est notre ingénieur civil junior qui s'occupe du côté transport!

2880 Les réponses vont venir, ce sera pas très très long.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Je peux poser mon autre question?

2885 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y en attendant.

2890 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

2895 Alors on a appris aussi que vous allez confier la gestion du transport sur tout ce périmètre de route de deux cent vingt kilomètres (220 km) à un entrepreneur. Moi, je voudrais savoir et connaître le type de mesures ou d'obligations, d'engagements que vous entendez prendre pour obliger cet entrepreneur-là à assumer les mêmes risques que Arianne Phosphate?

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui madame, je vais demander à monsieur David.

2900 D'abord juste un point! On va probablement demander à plusieurs entrepreneurs d'assurer le transport.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

2905 Ma question est encore plus pertinente!

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

2910 Madame la Présidente, la raison pour laquelle on veut faire affaire avec des entrepreneurs, c'est parce qu'eux connaissent le chemin.

2915 La vision que nous avons pour le transport, c'est d'utiliser déjà des gens qui ont des flottes de camions forestiers. Donc c'est ceux qui connaissent encore une fois plus la route, et ça va leur donner une possibilité d'avoir un autre type de transport à faire que le forestier, donc y aller avec du transport de minerai.

2920 Utiliser un contracteur, madame la Présidente, c'est une extension, c'est un bras, c'est une extension d'Arianne. Donc nous, c'est parce qu'on n'a pas la compétence, on va aller chercher des gens qui sont compétents dans le domaine, ce sera plusieurs groupes, ce sera pas seulement un groupe, mais ils auront des devis de performance, on aura des surveillances qui vont être faites, ils auront à respecter – ma collègue tout à l'heure en santé et sécurité a parlé de formation – on va avoir un contremaître qui va être sur le terrain.

2925 Les unités, chacune des unités va être suivies par GPS. Ils vont également avoir des bavards à l'intérieur de leurs unités.

2930 Donc oui, on parle de gens qui sont des contracteurs, mais on veut qu'ils fassent les choses correctement, et on a mis en place, on va mettre en place des méthodes pour les suivre et s'assurer que les règles soient respectées, les règles qu'on va leur donner soient respectées.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors on a la réponse pour la première question?

2935 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui. Donc j'invite mon collègue Martin Cloutier.

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

2940

Juste pour être sûr de la question qui était sur l'achalandage de la R0200. Alors les données que nous avons présentement, c'est des données annuelles, c'est les enregistrements qu'il y a eus à la Zec Martin-Valin en nombre de passages, donc aller et retour.

2945

Donc présentement, en véhicules légers, on a soixante mille (60 000) passages cette année qui ont été enregistrés.

Au niveau des camions lourds, on a huit mille cinq cents (8500) passages qui ont été enregistrés.

2950

Pour compléter aussi, dans la troisième série de questions, puis les gens du ministère pourront me corriger, il nous a été demandé de faire une étude sur le débit de véhicules sur l'achalandage de la route qui sera effectuée cet été, justement pour avoir les débits journaliers en période de fin de semaine et sur la semaine, etc., pour l'obtention du décret.

2955

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Ça va pour les chiffres du L-200, mais est-ce que vous les avez pour le chemin des Passes?

2960

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

Oui. Au niveau du chemin des Passes, cette année, il y a eu cinquante mille (50 000) passages de véhicules légers et puis vingt mille (20 000) passages de véhicules lourds. Quand je parle de véhicules lourds, ça inclut toutes les forestières puis l'approvisionnement.

2965

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Le nombre d'accidents, des choses comme ça, avez-vous ça?

2970

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

Je n'ai pas de données présentement.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

2975

Je sais pas s'il y a un ministère qui a ça?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

2980 Bien, je pense pas qu'ils l'ont avec eux ce soir, mais est-ce que c'est quelque chose que vous pouvez trouver? Le ministère des Ressources naturelles, parce qu'on parle de la route L-200.

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

2985 Pour la route L-200, c'est pas des données qu'on a actuellement dans nos répertoires.

Par contre, c'est des données qui pourraient être disponibles à la SAAQ.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

2990 Pour les statistiques d'accidents, il semblerait que ce serait au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs probablement qui va nous fournir l'information?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

2995 C'est pas des statistiques qu'on a dans nos dossiers, comme je le disais tout à l'heure.

3000 Par contre, c'est des données qu'on pourrait répertorier par rapport à la SAAQ, s'il y a des gens qui ont fait des réclamations pour des blessures. Pour les autres types d'accidents qui n'ont pas eu de blessures, bien, c'est pas des statistiques qu'on a actuellement.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3005 Merci.

**PAR M. GÉRALD MARTEL :**

C'est possible d'obtenir les statistiques, celles qu'on a évidemment?

3010 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Oui, bien enfin, ça serait bien si vous pouviez déposer celles que vous avez et peut-être vous informer auprès de la SAAQ si ce serait possible d'en avoir?

3015 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

D'accord, je ferai cette vérification-là demain.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3020           Merci.

---

**URSULA LAROUCHE**

3025

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Madame Ursula Larouche.

3030

**PAR Mme URSULA LAROUCHE :**

3035

Bonjour madame et monsieur les Commissaires. Madame la Présidente, Ursula Larouche, je suis biologiste, je suis conseillère à la Conférence régionale des élu(e)s. Je suis responsable du dossier minier. Je suis présidente de la Table régionale de concertation minière depuis 2010. Je suis membre du comité de suivi qui a été mis sur pied par Arianne Phosphate.

3040

À titre de membre du comité de suivi, il est important que le travail que je m'amorce à faire avec eux depuis février fasse une différence et en ce sens, il nous faut des éléments qui soient clairs à questionner au nom du milieu et que ce soit environnemental, social ou économique.

3045

Ma question s'adresse particulièrement au niveau du Bureau d'audiences publiques. Si jamais il y avait un certificat d'autorisation qui était émis, parce que là, avec les comités de suivi, c'est toute la nouvelle loi, lorsque le ministère de l'Environnement délivre un certificat d'autorisation, le décret inclut une série de conditions de suivi.

3050

Moi, je veux savoir si les obligations sont exclusivement environnementales? Par exemple, je donne un exemple, les camions seulement la semaine, est-ce que ça peut être dans un certificat? Est-ce que ça peut faire partie des obligations?

3055

Est-ce que ce sont des obligations qui viennent strictement des recommandations du BAPE ou si ça peut venir d'autres ou sinon, d'où ça vient?

Et est-ce que dans le décret, les obligations financières peuvent être liées en matière des redevances au niveau de la région?

Et finalement, est-ce que c'est possible de rendre disponibles des exemples de décrets d'autres projets miniers pour voir de quoi ça retourne?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3060 Une longue question. On va aller du côté du MDDELCC!

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

3065 Oui, je sais pas si, madame la Présidente, si j'ai retenu toutes les sous-questions. Je vais essayer d'y répondre et vous me rappellerez à l'ordre si j'oublie des éléments.

Donc le décret – bien, j'aimerais peut-être réexpliquer rapidement la Procédure d'évaluation environnementale dans laquelle se situe l'audience publique qu'on a présentement.

3070 La Procédure d'évaluation environnementale, bon, c'est un long processus. Au point de départ, le promoteur émet un avis de projet, le Ministère émet une directive sur qu'est-ce que devrait comprendre son étude d'impact. Il dépose l'étude d'impact, on regarde s'il a répondu à toutes les demandes d'information qu'on demandait dans la directive.

3075 Et sinon, on repose et on pose et on pose des questions. Il y a eu quatre (4) séries de questions dans ce projet-là.

3080 Je vais dire aussi qu'on a une limite au niveau de juger qu'on a toute l'information pertinente, on a une limite de temps. Les projets miniers, la procédure, ça doit se faire dans un délai de quinze (15) mois. Donc on a une limite de temps.

3085 Et après la réception des documents, le ministre dans la procédure rend publics l'étude d'impact et les documents qu'on a reçus. Il y a eu une première période d'information, la PIC, et suite à cette période où on a rendu publics les documents, les gens peuvent demander une audience publique. C'est là où on est aujourd'hui.

3090 Mais à cette étape-là, la procédure se divise en deux (2) branches si on veut. Il y a une branche de consultation du public, d'information, audience publique, et il y a une branche analyse du ministère qui se poursuit.

Dans la branche analyse du ministère, ce qui se passe ici aujourd'hui est très important, parce que ça nous permet aussi de voir quelles sont les préoccupations du milieu et qu'est-ce qu'on doit analyser un peu plus en profondeur dans notre procédure.

3095 Alors le BAPE poursuit son audience, le BAPE, commission indépendante, va émettre son rapport, il va faire des recommandations au ministre. Nous, le ministère, on continue l'analyse

aussi en tenant compte de qu'est-ce qui s'est dit ici, en tenant compte aussi de toute notre réglementation et des consultations qu'on fait interministérielles.

3100 Pour votre réponse au niveau du décret, parce que le décret arrive en bout de ligne, une fois que le ministère a terminé son analyse, il fait une recommandation au ministre, et le ministre fait une recommandation au gouvernement, et c'est le gouvernement qui prend la décision.

3105 Il prend une décision en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement qui dit que le gouvernement peut délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet avec ou sans modifications et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation.

3110 Alors quand vous demandiez, est-ce que dans le décret, ce n'est que des conditions environnementales, non pas nécessairement. C'est vraiment par rapport à qu'est-ce qu'on a jugé qui était des points sensibles ou des points où on voulait vraiment mettre l'accent.

3115 Alors il peut – puis j'essaie de me souvenir – pour ce qui est de consulter les décrets, les décrets sont tous disponibles, bon, à la Gazette officielle, mais aussi sur le site du ministère de l'Environnement dans l'onglet évaluation environnementale. Il y a les décisions prises depuis 2000 et là, vous avez tous les décrets qui ont été pris et en lien aussi, vous avez le rapport d'analyse qui a été fait par le ministère. Donc vous pouvez voir sur quelles bases il a été fait.

3120 Et dans les recommandations, j'essaie de me souvenir, il peut y avoir des recommandations sur le plan social.

3125 Il y a une chose aussi qu'il faut dire! Il y a, dans les décrets, puis c'est ça qui est un petit peu des fois peut-être mystérieux, c'est que dans les décrets, on va mettre ce qu'on appelle la condition 1 qui est la liste de tous les documents qu'on juge importants pour encadrer le projet et dans lesquels le promoteur pourra avoir pris des engagements.

Et on fait aussi des conditions spécifiques lorsqu'on veut vraiment faire ressortir des éléments.

3130 Je vous citerai, c'est sûr qu'au niveau minier, au niveau des projets miniers qui ont passé à la procédure environnementale depuis que ça existe, vous allez voir la mine de fer du lac Bloom, vous allez voir Canadian Malartic et Arnaud qui vient d'être publié.

3135 Est-ce que j'ai fait le tour, madame la Présidente?

**PAR Mme URSULA LAROUCHE :**

Oui, en tout cas, déjà d'avoir trois (3) projets plus spécifiques, parce que là, me taper tous les projets depuis 2000, ça va être quelque chose!

3140

Ce que je voudrais savoir, nous autres, le comité de suivi qui est proposé par Arianne Phosphate, c'est dans le cadre de la nouvelle loi. Je pas s'il y a d'autres comités de suivi qui ont été mis sur pied qui pourraient peut-être nous inspirer dans le fonctionnement?

3145

En tout cas, moi, je vois ça. J'essaie de trouver une façon de pouvoir faciliter le travail qu'on va avoir à faire.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3150

Monsieur Locat.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3155

Dans le cadre d'une évaluation qu'on avait faite antérieurement, et je pense que c'est dans le cadre du projet Osisko, il y avait eu une étude qui avait été faite à l'Université du Québec à Chicoutimi, je pense, par quelqu'un qui est en sociologie, sur une dizaine de comités de suivi. Donc elle les avait comparés, elle avait évalué ceux qui avaient bien fonctionné, qui n'avaient pas bien fonctionné.

3160

Puis vous avez aussi une évaluation récente qui a été citée dans le projet, l'évaluation de la Mine Arnaud qui a été faite par une compagnie de Montréal sur la performance du comité de suivi de la mine Osisko.

3165

Donc il y a l'information, il y a de la recherche qui se fait là-dessus, c'est des choses en développement, donc vous pouvez vous informer, je pense.

**PAR Mme URSULA LAROUCHE :**

3170

Merci.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Avec plaisir.

3175 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

3180 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Est-ce que je peux ajouter un élément d'information, madame la Présidente?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3185 Oui, allez-y.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3190 Donc effectivement, la Loi sur les mines prévoit la formation par l'entreprise d'un comité de suivi. Au moment où on se parle, cet article de la loi n'est pas encore en vigueur.

Donc nous avons pris la décision de faire comme s'il était déjà en vigueur et de se coller au libellé de l'article et de former tout de suite un comité de suivi dont nous sommes très fiers de sa formation.

3195 Nous avons une capsule sur notre comité de suivi, peut-être qu'on pourra la voir lorsque vous jugerez que c'est pertinent.

3200 Mais je voudrais quand même déposer à votre attention, à la Commission, la charte de notre comité de suivi qui a été votée à l'unanimité par tous les membres du comité, les membres présents lors de la dernière réunion.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3205 Merci.

---

**ALAIN GAGNON**

3210 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Alain Gagnon.

3215 **PAR M. ALAIN GAGNON :**

Bonsoir madame la Présidente.

3220 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**PAR M. ALAIN GAGNON :**

3225 Alain Gagnon, président du Syndicat des employés d'aluminium d'Arvida.

3230 Écoutez, ma question, ça en veut une d'éclaircissement, elle va être sur deux (2) volets. Nous, en tant que citoyens, on voit le projet, on sait qu'au niveau de la région, on a besoin d'emplois structurants puis de projets qui viennent donner justement un peu de clarté dans notre climat économique qui en arrache, mais pas à n'importe quel prix non plus. Il faut prendre soin de toutes les parties prenantes.

3235 Et ce qu'on voit, vu de la ville, c'est que j'aimerais savoir, en tenant compte de la problématique comme on l'a vue, le minerai se trouve du côté nord du Saguenay, donc c'est impensable d'utiliser le côté du pont Dubuc, encore moins de penser faire un tracel ou un pont qui traverse du côté où ce que le camionnage va arriver au niveau de la sortie de la route, ce serait gigantesque comme projet, donc le minerai se trouve coincé du côté nord.

3240 Les deux (2) volets que je voudrais avoir du promoteur, c'est : est-ce que le scénario – parce qu'on sait que là présentement, c'est l'Anse à Pelletier, l'éclaircissement se veut à savoir sur deux (2) volets – est-ce que c'est le meilleur scénario qui a été regardé par le promoteur du côté de l'Anse à Pelletier pour faire un quai d'escale pour pouvoir décharger le minerai?

3245 Et à savoir aussi, deuxième volet, est-ce que le promoteur a vérifié aussi s'il était en mesure de nous répondre de tous les impacts? Parce que nous de la ville, ce qu'on entend beaucoup, parce que c'est ça qu'on entend jaser depuis de nombreux jours, les gens se disent près, et c'est quoi d'être proche du projet? Avez-vous des chiffres à nous donner?

3250 C'est quoi les impacts sur la poussière, le bruit, et ce que ça comporte d'avoir un quai de déchargement au niveau visuel pour les gens de l'Anse à Pelletier et tout ce qui touche à ça?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Alors ce serait le temps de présenter votre scénario Anse à Pelletier comparatif.

3255 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Je ne suis pas certain, parce que monsieur, d'emblée, a mentionné que l'option de construire un pont, c'est quelque chose qui est gigantesque, c'est pas un moyen pensable, et qu'on est obligé d'opter pour l'option de construire un quai, des installations sur la rive nord du Saguenay, si on veut que le projet se concrétise.

3260 D'abord, juste une petite correction! Notre chemin et les installations futures de Port Saguenay ne se situent pas à l'Anse à Pelletier, mais se situent maintenant sur le territoire de la municipalité de Sainte-Rose.

3265 Avec toutes les discussions qui ont eu lieu, avec les gens du milieu, il y a plusieurs options qui ont été regardées et on a opté pour l'option de tasser vers l'est le terminal, le futur terminal maritime qu'on va demander et qu'on s'est entendu que Port Saguenay allait construire.

3270 Je vais inviter un de mes collègues, monsieur André Pedneault à nous présenter les neuf (9) variantes qui ont été étudiées entre la route 172 et le Saguenay.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3275 Rebonsoir madame la Présidente. Il n'est pas sans dire qu'effectivement, partant de novembre 2013, il a fallu repenser notre stratégie lorsque le minerai arrive dans le secteur de Saint-Fulgence et son transbordement ou son chargement dans les navires.

3280 Je voudrais quand même revenir sur le scénario de base qui est celui qui est présenté à l'item 3 qui était un scénario de convoyeur qui effectivement s'installait au-dessus de la rivière Pelletier, qui était finalement dans les airs sur des structures, pour nous amener – parce qu'il faut comprendre que le territoire est très accidenté, la topographie fait en sorte qu'il y a des vallées et des montagnes – donc partant de la scierie PFR dans le scénario initial, nous avons un convoyeur de trois point quatre kilomètres (3,4 km) qui nous amenait à un point où on voulait installer le terminal.

3285 Ce que nous avons fait, puis partant des préoccupations qui avaient été exprimées par tous les résidents villégiateurs du secteur de l'Anse à Pelletier, on a pris du recul. On a pris du recul, puis on s'est associé la firme Nutshimit-Nippour encore une fois, puis en même temps, on a pris du recul, puis on a été aidé dans l'exercice par la Municipalité de Saint-Fulgence sous l'égide du maire qui a formé un comité de travail qui nous a permis justement d'emmener les gens à la table pour réfléchir sur les options, réfléchir sur les possibilités d'améliorer le concept.

3290

3295 Donc comme je disais, rapidement on a délaissé le concept du convoyeur, puis on a essayé de revoir quelles étaient les possibilités au niveau du secteur. Il y a trois (3) secteurs qui ont été identifiés en termes de potentiels au niveau d'installations des infrastructures.

3300 Il y avait un secteur qui était dans le coin des îlots Jalbert. On avait quand même maintenu le secteur ici à regarder de par la topographie, il y avait quand même un secteur intéressant, mais qui se situait assez à proximité du secteur de l'Anse à Pelletier.

3305 Et finalement, on avait un troisième emplacement qui était celui qui se situe, parce qu'il faut regarder qu'ici, nous sommes sur la limite entre Sainte-Rose et Saint-Fulgence, et dans le scénario du trois point quatre kilomètres (3,4 km), on demeurerait sur la limite de Saint-Fulgence, et lorsqu'on s'éloigne sur ce troisième plateau là, on est maintenant rendu à Sainte-Rose.

3310 Partant de ces trois (3) sites-là, il y a différentes variantes qui ont été développées. Effectivement, il y a eu neuf (9) variantes, puis tous les tracés en jaune que vous voyez ici, ce sont tous des scénarios de variantes d'approches finalement, d'approches pour s'amener à un ou l'autre site dans l'exercice. Ce qui nous donnait neuf (9) variantes, trois (3) sites, neuf (9) variantes.

Ça, c'est tout l'exercice.

3315 Comment on a déterminé, ça a été déterminé finalement, l'analyse a été déterminée en fonction de tous les paramètres qu'on pourrait sortir, puis ça a été déposé. On dépose ce soir cette étude-là. Vous verrez qu'il y a énormément de paramètres, de critères que nous avons tenu compte dans l'analyse des neuf (9) scénarios.

3320 La conclusion de la firme Nippour nous disait que d'un point de vue techno-économique, puis quand on regarde d'un point de vue techno-économique, c'est d'un point de vue très objectif, ils nous envoyaient dans le secteur des îlots Jalbert pour la question de facilité d'accès puis du site lui-même.

3325 Par contre, on s'apercevait que nous, notre préoccupation est une préoccupation d'acceptabilité sociale. Quand on a analysé le dossier, même si eux recommandaient d'aller dans le secteur des îlots Jalbert pour la facilité techno-économique du dossier, il est clair que pour nous, ce qu'on a visé, c'est s'éloigner des zones habitées, des zones de population.

3330 Ce qu'on a donc fait. Quand on a regardé tout l'aspect bathymétrique, quand on a regardé l'aspect topographique, on a compris qu'il était quand même faisable de s'éloigner, puis d'arriver avec un site qui moyennant, avec un certain niveau de complexité augmentée, mais qui nous permettait, on l'espérait, de bâtir une acceptabilité sociale plus grande, parce qu'à ce moment-là, éloigné du secteur de l'Anse à Pelletier qui préoccupait.

3335 C'est-à-dire qu'aujourd'hui, le plus proche résident est à deux point un kilomètres (2,1 km), et on est à trois kilomètres (3 km) de l'Anse à Pelletier. Pour les gens du secteur ici qui veulent comprendre c'est quoi trois kilomètres (3 km), c'est partant du Costco que les gens connaissent bien jusqu'au centre d'achats Place du Royaume. C'est ça trois kilomètres (3 km). Donc on est vraiment distant et on devient peu visible.

3340 Donc c'est ce qui nous a amenés véritablement – d'un point de vue techno-économique, ça aurait pu être là, si on avait décidé de foncer. Mais là, à ce moment-là, on s'aperçoit qu'il y a tout ce secteur-là qui est quand même habité, où il y a beaucoup de résidents qui sont tout le long éparpillés ici.

3345 De plus, on s'approche du secteur de cap Jaseux qui est un centre justement d'intérêt au niveau villégiature puis du tourisme et tout.

3350 Donc encore une fois, on a abandonné ce secteur-là, puis on a tout travaillé, pour arriver avec une conclusion, encore une fois, où on a essayé de déterminer le meilleur scénario, puis on est arrivé avec une conclusion qui était le scénario 5B qu'on pourrait peut-être expliquer un peu plus, mais qui est présenté dans l'option, dans l'œuvre qui a été soumise au BAPE. C'est le scénario 5B qui a été retenu.

3355 C'est-à-dire qu'on a un contournement du lac Neil ici qui est partant du terrain de Résolu, on est obligé de louvoyer parce que c'est très accidenté. On développe une route qui s'en va jusqu'au plateau dont on parle avec un terminal maritime qui s'installera ici, où on veut, encore une fois, tenter d'utiliser la topographie du terrain puis entrer le quai dans les creux de montagnes qu'on observe dans le secteur.

3360 Je vous dirais que c'est comme ça qu'on a développé les options. Puis avec le comité, il est bien certain qu'il y avait les gens de l'Anse à Pelletier qui étaient là, qu'on informait; on a eu six (6) rencontres, madame la Présidente, entre le moment où on a initié cette démarche-là sous l'égide de Saint-Fulgence et la conclusion au 17 juin dernier.

3365 Puis ça a donné aussi l'opportunité aux gens de l'Anse à Pelletier de proposer leurs propres solutions qui étaient tout à fait différentes, mais qui, lors de l'analyse – donc onze (11) scénarios, neuf (9) scénarios tournaient autour de trois (3) emplacements avec neuf (9) tracés différents, et les deux (2) scénarios de l'Anse à Pelletier – donc onze (11) scénarios pour arriver avec une conclusion que définitivement, d'un point de vue acceptabilité sociale et techno-économique, on était mieux de viser sur ce site-là.

3370

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3375 Donc vous considérez que les gens de l'Anse à Pelletier et ceux qui faisaient partie du comité sont satisfaits de la proposition?

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3380 Ce n'est pas la prétention. C'est au moins la prétention d'avoir été impliqués puis d'avoir été considérés dans tout l'exercice.

3385 C'est bien certain que tout le long de l'exercice, des six (6) rencontres, on a travaillé de façon transparente, on a présenté différents scénarios. Tous les scénarios dont on parle ici ont été présentés, ont été discutés.

Mais écoutez, je peux pas critiquer, c'est tu leur position! Notre position d'un point de vue projet, on a pris des orientations, puis on est encore là pour rallier les forces.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3390 Merci.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3395 On pourrait peut-être demander au ministère de l'Environnement s'ils ont un commentaire à faire à ce moment-ci sur le projet au sud de la 172?

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

3400 Non. On n'a pas de commentaire à faire. On reçoit l'information comme vous et on va faire l'analyse aussi.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3405 En fait, c'est de faire préciser, est-ce que cette zone-là ici au sud de la 172 fait partie de l'étude d'impact?

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3410 Oui. C'est dans l'étude d'impact, mais on est allé beaucoup plus loin. À partir du moment où le 17 juin, on a tablé sur le scénario 5B, on l'a développé davantage.

On a fait des études au niveau visuel, sonore et tout qui viennent compléter l'exercice, confirmer ce qu'on croyait, puis en faire un scénario bonifié avec justement où on pourrait élaborer, on pourrait aller plus loin pour vous l'expliquer. On a tous les éléments pour vous le montrer ce soir.

3415

On a des visuels, on a des simulations, puis on s'est assuré de tenir compte des préoccupations du secteur dont particulièrement les gens du lac Neil qui sont des villégiateurs et résidents qui ont participé à l'exercice.

3420

Et j'aimerais vous dire aussi que dans l'exercice, s'il y avait eu encore des préoccupations du côté des gens de l'Anse à Pelletier, aujourd'hui ils peuvent être considérés être entre trois (3 km) et sept kilomètres (7 km) du nouvel emplacement, les gens du lac Neil, eux, sont autour d'environ un kilomètre (1 km), et nous avons une entente formelle avec les gens du lac Neil.

3425

**PAR LE COMMISSAIRE :**

J'allais justement vous demander si ça serait possible de déposer cette entente-là aussi.

3430

Et si vous avez d'autres informations que vous n'avez pas le temps de nous présenter, gênez-vous pas pour les déposer de toute façon.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3435

Ça nous fera plaisir. Vous comprendrez que c'est une entente qui devrait demeurer confidentielle.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3440

Mais vous pouvez la déposer quand même.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous avez une autre question?

3445

**PAR M. ALAIN GAGNON :**

3450

Juste un complémentaire. Monsieur parlait du côté visuel, le fait d'intercaler la jetée, est-ce que l'étude visuelle démontre que les gens de l'Anse à Pelletier, même s'ils sont assez loin quand même, trois kilomètres (3 km), deux point un (2,1 km), l'effet visuel, il en parlait tout à l'heure, c'est quoi l'impact?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez fait des études d'impacts visuels?

3455

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Comme on disait, madame la Présidente, beaucoup de simulations visuelles ont été faites pour le sud de la 172, il y en a plusieurs déjà qui sont dans l'étude d'impact à la quatrième série de questions, qui nous ont été demandées par le ministère.

3460

On a continué à en faire d'autres encore après pour valider certaines choses.

Je veux juste préciser aussi que la route au sud de la 172 sera une route privée, contrairement à tout le reste qui est une route publique dont l'accès sera contrôlé aussi et sera utilisée exclusivement pour nos camions.

3465

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

En attendant, elle se trouve à être située sur des terrains privés ou des terrains publics?

3470

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

C'est des terrains privés. Donc pour tous ces terrains, nous avons des options d'achat, Arianne Phosphate a des options d'achat sauf un, c'est encore le cas, qui est toujours en négociations, on est optimiste. Donc tous les terrains sont sous options, je pense qu'il y en a dix (10) ou onze (11) sous options.

3475

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

Nous avons un besoin de treize (13) terrains et nous avons les options ou des ententes, parce qu'il y a des terrains qui sont gérés par la MRC, mais nous avons des ententes essentiellement pour douze (12) de ces propriétés-là. On n'a pas acheté, tout est sous options, dépendant encore une fois, on le sait.

3480

Alors pour répondre un peu à votre question, nous avons, parce que ça a été dans toutes les préoccupations, on a différents rendus visuels que nous avons réalisés partant de différents points de vue.

3485

3490 On peut peut-être remonter à la carte où ce qu'on voit les distances. Je voudrais, en premier lieu, revenir sur les distances. Est-ce que tu l'as, cette carte-là ou on la verra tantôt? Non OK, on la verra tantôt.

3495 Ici, vous avez la vue – ça, c'est des rendus visuels qui sont finalement perpendiculaires à huit cents mètres (800 m) sur le Saguenay, OK, on est à huit cents mètres (800 m) de la rive ici sur le Saguenay – puis c'est la vue de l'œuvre telle qu'elle est. On a utilisé le modèle, la topographie, puis on a entré à l'intérieur de la topographie, on a pris l'infrastructure qui est prévue, on l'a entrée dans la modélisation, puis c'est ce que ça nous donne comme rendu visuel à huit cents mètres (800 m).

3500 On a d'autres rendus visuels qui s'approchent de l'Anse à Pelletier, puis c'est ce qu'on va vous montrer, si on continue!

3505 Ici, vous avez la vue à partir de l'Anse à Pelletier. C'est-à-dire, quand je vous dis que nous sommes à trois kilomètres (3 km) maintenant de l'Anse à Pelletier, la simulation fait en sorte que sur la rive du secteur de l'Anse à Pelletier, c'est ce que vous observeriez en termes de réalisation au niveau des infrastructures, mais en bordure de la rive. En bordure de la rive, c'est la vue que vous allez avoir des infrastructures du terminal maritime.

3510 La prochaine! Le plus proche résident qui est à deux point un kilomètres (2,1 km), c'est ce qu'il va voir. Encore une fois, au niveau de l'œuvre, on a été obligé de débrancher un peu, mais ce que je vous dirais, c'est effectivement, on aimerait faire mieux, on aurait pu aller prendre des photos, puis ça pourrait parfaire la simulation, puis à ce moment-là, ce serait beaucoup plus reconnaissable j'imagine pour le résident du secteur, mais d'un point de vue placé à deux point un kilomètres (2,1 km), c'est la réalité en termes de qu'est-ce qui va être visible pour les infrastructures.

3520 Nous avons aussi des préoccupations, avec les gens du cap Jaseux, qui avaient exprimé l'inquiétude au niveau de qu'est-ce qu'ils pouvaient observer; finalement quand on parle avec les gens de cap Jaseux puis qu'on fait des simulations, c'est ce qu'ils vont observer de leur rive.

3525 Puis finalement, ce qu'ils ont comme vue du terminal maritime que nous espérons construire, c'est qu'il est plus distant encore que celui de Grande-Anse, donc il est moins visible que celui de Grande-Anse.

On peut poursuivre avec l'autre présentation visuelle! Tout à l'heure, on vous a expliqué que nous avons poursuivi le travail de définition du parcours au niveau du scénario 5B, c'est un peu ce qu'on voudrait vous présenter maintenant. Parce que je pense que ça va répondre à beaucoup

3530 de préoccupations, puis comprendre quel type de travail qui a été fait afin justement d'aller vers un projet de moindre impact puis de grande acceptabilité sociale.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3535 Ça, c'est des visuels qui ont été fournis dans la quatrième série de questions. Donc vous avez ici, lorsque vous êtes sur le chemin, qu'est-ce que vous voyez, c'est ce qui est en mauve, c'est les endroits que vous voyez lorsque vous êtes sur le chemin. Ce qui est plus intéressant, c'est ce qui va suivre.

C'est les endroits où tu vois le chemin.

3540

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

Exact. Ce qui est en rose, c'est les zones.

3545

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3550 Le prochain s'il vous plaît! Ça, c'est lorsque vous êtes au lac Neil qu'est-ce que vous voyez. Vous comprenez que le lac Neil est enclavé, est entouré de montagnes, donc il y a très peu sinon personne du lac Neil, vous voyez les résidences, qui va voir le chemin. Vous comprenez ce que je veux dire.

Et vous voyez aussi en haut, du côté droit, le mur coupe-son qui va être installé là; même s'ils ne le voient pas, il y a quand même un dénivelé qui laissait suggérer.

3555

Donc les préoccupations qui ont été émises par les gens du lac Neil, c'était le son, le visuel, la poussière et la sécurité.

3560 Pour montrer l'autre aussi! Donc le Ministère nous a demandé aussi de regarder le lac Bouchard. Donc entre le lac Bouchard et le chemin, il y a une montagne ici. Vraiment, le chemin fait le tour. Il n'y a personne, aucun chalet du lac Bouchard qui va voir le chemin. Il est en arrière d'une montagne. Donc au niveau sonore, vous comprenez aussi qu'il y a très peu d'impacts pour ces gens-là.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3565

On va revenir sur les distances, madame la Présidente. On a une autre présentation qui vient.

3570 C'est des informations complémentaires qui sont issues effectivement de questions qui sont arrivées plus tard après nos études avec les gens du lac Neil.

3575 Mais pour revenir sur la question, exemple, de toutes les préoccupations qu'on s'assurait de couvrir au niveau des résidents du lac Neil, vous avez le lac Neil ici en bas, et comme le disait mon collègue, ils sont un peu enclavés en bas de montagnes.

3580 Donc ce qui était important pour nous, c'est de s'assurer que un, ils ne voient pas les camions, qu'ils ne voient pas le chemin, puis qu'ils ne voient pas les camions et qu'ils ne les entendent pas. Donc nous avons réalisé des études de simulations visuelles et nous avons pris les pires cas lorsqu'on regardait dans l'axe du lac Neil.

3585 Lorsqu'on regardait la topographie, on a regardé les pires cas. Il y avait trois (3) cas de figure que nous avons examinés. Et il y a un cas qui nous est apparu, comme celui-ci, où ça nécessite effectivement de penser à bâtir un mur coupe-son puis qui en même temps va permettre de mieux cacher nos camions lors de leur transport.

3585 Voilà! Ça, c'était le pire.

3590 Quand on parle des aménagements puis des études de son, vous avez ici les différentes courbes. Ce qui était important pour nous, c'est de rester loin de la courbe ici que vous voyez ici en vert et on voit qu'on s'approche, il y a une certaine zone où on s'approchait à proximité des chalets. C'est-à-dire qu'on a une zone qui est plus dégagée, puis c'est une zone qui est plus dégagée et, à ce moment-là, on risquait de s'approcher et d'avoir un niveau de bruit qui pouvait dépasser les quarante-cinq décibels (45 dB).

3595 Donc ce qu'on prévoit dans l'œuvre, nous, c'est de construire ou d'ériger un mur coupe-son, puis qui à la fois va devenir un mur permettant de cacher aussi le passage des camions dans cette zone-là.

3600 Ça fait qu'à ce moment-là, la courbe qui est ici devrait se ramener dans l'axe des autres courbes.

3605 Ça fait que c'était dans la deuxième, quand on regardait, comme je vous dis, il y avait trois (3) directions où ce qu'il y avait des préoccupations, ici on s'aperçoit que dans le profil numéro 2, on est carrément l'autre côté de la montagne. Puis on s'installe à ce moment-là autour de cinq (500 m) à six cents mètres (600 m) de distance à vol d'oiseau.

Même chose de ce côté-ci. On est à distance de l'ordre de presque six cents mètres (600 m), puis on est de l'autre côté de la montagne lorsqu'on commence à redescendre, et on est caché par la végétation.

3610

L'aménagement antibruit, comme je disais, afin de cacher l'œuvre, il est ici. On veut que ce soit aménagé, c'est pas un mur de ciment ou autre, ça va être finalement, c'est de la terre, c'est du remblaiement avec de la végétation. Tout ça va être revégétalisé afin que ça se dissimule avec le paysage actuel. Un peu comme on peut le voir ici. Donc on vient remonter une pente et on vient végétaliser par-dessus.

3615

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Je voudrais juste peut-être insister sur un point!

3620

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Parce que là, j'ai une question concernant le bruit, en fait une première. Ce serait au niveau du ministère de l'Environnement. Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur les questions du bruit, à ce moment-ci?

3625

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

Non monsieur le Président.

3630

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Dans l'étude d'impact, il y avait des commentaires qui étaient faits à l'effet que vous utilisez comme critère de bruit le seuil de quarante-cinq décibels (45 dB).

3635

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

Effectivement.

3640

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc ça, si j'ai bien compris, c'est la norme du ministère des Transports?

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3645

En fait, c'est un seuil qui est conseillé pour la nuit alors qu'un seuil de cinquante-cinq (55 dB) est recommandé pour le jour. On essaie de s'en tenir à un seuil de quarante-cinq (45 dB).

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3650

Pour la route au sud de la 172.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3655

Où je veux en venir, quand on regarde la politique sur le bruit du ministère, cette valeur-là, c'est pour les périodes de construction. Mais quand c'est pour les périodes autres, il y avait un des commentaires du ministère de l'Environnement qui indiquait que les secteurs de villégiature, ça devrait être, la nuit, à quarante décibels (40 dB) et non pas à quarante-cinq (45 dB). Donc c'est des zones de type 1 à ce moment-là.

3660

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Si on revient sur la courbe tantôt de l'isophone, vous allez vous rendre compte...

3665

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Non en fait, c'est une question générale sur l'analyse que vous avez fait faire aussi sur la route où vous avez pris quarante-cinq (45 dB), enfin, vous avez pris les critères de construction pour déterminer l'acceptabilité alors qu'en réalité, des commentaires indiqueraient que ce serait peut-être bien de considérer d'autres valeurs à cause de l'occupation du territoire.

3670

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3675

Je pense qu'on en prend bonne note à ce moment-là, puis on pourra raffiner nos études à ce moment-là.

Tout de même, ce que je voudrais quand même faire remarquer, c'est que c'est la courbe ici qui est la courbe de quarante-cinq décibels (45 dB) – quarante décibels (40 dB), c'est déjà la courbe de quarante décibels (40 dB)! Donc on devrait être capable de se maintenir sous le quarante décibels (40 dB).

3680

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3685           Donc on comprend bien, c'est en bas de quarante décibels (40 dB) pour les gens les plus proches du chemin.

**PAR M. ANDRÉ PEDNEAULT :**

3690           Mais on prend bonne note de votre intervention, puis on pourra parfaire, s'assurer d'avoir toutes les bonnes informations.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3695           Merci pour les précisions, ça va!

**PAR M. ALAIN GAGNON :**

              Merci madame.

3700           **PAR LA PRÉSIDENTE :**

              Merci monsieur Gagnon.

**PAR M. DAVID SIMARD :**

3705           Juste une petite précision! L'OMS recommande de limiter le bruit à quarante décibels (40 dB) la nuit. On pourra fournir les documents à la Commission si besoin il y a.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3710           Parfait, merci.

              Il est onze heures (11 h), j'ai encore une vingtaine d'intervenants qui sont inscrits, alors je propose qu'on prenne une courte pause de cinq-dix (5-10) minutes et on continue.

3715           S'il y en a parmi les vingt (20) personnes qui sont inscrites qui préfèrent reporter ou qui voudraient revenir, nous allons siéger demain après-midi et aussi demain soir, alors vous pouvez aller à l'accueil et mentionner si vous voulez faire retirer votre nom et de revenir à une autre session, soit demain après-midi ou demain soir. C'est sûr que si vous faites cela, vous allez être en priorité au tout début de la liste pour demain.

3720

Alors on fait une petite pause, on revient à onze heures et dix (11 h 10)!

3725

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

3730

**REPRISE DE LA SÉANCE  
THOMAS GAGNON**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3735

J'appelle monsieur Thomas Gagnon.

**PAR M. THOMAS GAGNON :**

3740

Bonsoir madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Gagnon.

3745

**PAR M. THOMAS GAGNON :**

3750

Un peu plus tôt dans la présentation du projet, le promoteur a parlé des campements pour loger les gens au moment de la construction autant que durant la phase d'exploitation. J'aimerais savoir à quelle qualité d'hébergement et de service les travailleurs, tant pendant la construction que pendant l'exploitation, les travailleurs peuvent s'attendre?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3755

Monsieur Arseneault.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David va répondre et peut-être monsieur Pedneault va compléter.

3760

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

3765

Madame la Présidente, il va falloir être compétitif, et compétitif, ça veut dire donner de l'hébergement de qualité à nos employés. Parce que les employés ont des choix, ils choisissent leur site minier, ils choisissent leur campement, le campement entre en ligne de compte lorsqu'on parle à des employés.

De la manière, madame la Présidente, qu'on veut faire, les gens vont avoir leur propre unité. Donc il va y avoir une personne, les gens ne partageront pas, ils ne coucheront pas deux (2) dans une chambre, ils vont avoir une chambre à eux.

3770 Comme j'ai mentionné en début de présentation, il va y avoir plusieurs baraquements, plusieurs campements en début de construction, et on va en enlever pour les opérations, parce qu'on n'aura pas besoin de tout ça.

3775 On pourrait vous sortir, on a une liste, le baraquement, je pense que c'est dix-sept (17) au final, est-ce que je suis là-dedans! Je suis autour de ça, je pense dix-sept (17) au final pendant la période d'opération, et on va monter à beaucoup plus que ça lors des opérations.

3780 Donc les gens vont avoir un service de cafétéria sur place, les gens vont avoir leur unité. Les horaires de travail vont être généralement, en grande majorité, 7-7, des "shifts" de douze (12) heures. Donc c'est ce qui est visé.

Et le site, on l'a vu tout à l'heure, je ne sais pas s'il faut le remonter, c'est à côté du lac Grizzli à proximité de l'usine pour faciliter les déplacements.

3785 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Une autre question?

3790 **PAR M. THOMAS GAGNON :**

Oui, merci. Deuxième question! Est-ce qu'Arianne Phosphate aura besoin de personnel qualifié pour gérer l'hébergement des travailleurs?

3795 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Madame la Présidente, on n'a pas de bac en gestion hôtelière chez nous, on va donner ça à quelqu'un, un groupe. Donc la réponse est oui, on va avoir besoin de talents pour gérer le service hôtelier.

3800 **PAR M. THOMAS GAGNON :**

Merci.

3805 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

---

3810

**TOMMY TREMBLAY**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle maintenant monsieur Tommy Tremblay.

3815

**PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

Bonsoir.

3820

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

3825

Il y a beaucoup de changements au projet depuis 2011 et même depuis 2013, l'étude d'impact environnementale en elle-même est très difficile de se retrouver dans la masse d'information rendue disponible.

3830

Est-il possible pour le promoteur de fournir un document explicatif des changements apportés depuis la parution de l'étude d'impact environnementale en 2013? Et également la liste des documents associés à chacun des thèmes qui ont été associés aujourd'hui.

3835

Parce qu'il y a beaucoup d'études, il y a beaucoup de documents qui ont été rendus disponibles sur le site du BAPE, et également aujourd'hui même, donc j'aimerais me retrouver en tant que participant dans cette masse d'information là.

Donc est-ce que c'est possible pour le promoteur de nous fournir ce document-là?

3840

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Un index, quoi.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3845

C'est effectivement le cas, le projet a beaucoup évolué depuis 2013. C'est toujours dans une optique d'améliorer le projet sur tous les plans, environnemental, social et économique.

3850 Je pense que le meilleur document rapidement disponible, c'est le résumé de l'étude d'impact. Vous avez là-dedans le projet qui est à jour. Les documents qui ont été déposés aujourd'hui vont être publics via le site du BAPE et via aussi notre propre site.

Pour l'instant, c'est les documents qui peuvent être disponibles.

3855 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une autre question?

3860 **PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

Oui. J'aimerais savoir quel rôle le gouvernement, c'est-à-dire les ministères ont eu à jouer dans le morcellement du projet, donc d'un côté la mine et le chemin et de l'autre côté, les infrastructures connexes et le port.

3865 Donc est-ce que le ministère, à un moment ou à un autre, a demandé ce morcellement ou l'a suggéré au promoteur?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3870 Je vais aller du côté du ministère. Oui madame Côté.

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

3875 Oui madame la Présidente. Le ministère, la loi est ainsi faite, le promoteur dépose une description de son projet, alors c'est le promoteur qui décide qu'est-ce que sera le contenu de son projet.

3880 Donc on n'a eu aucun rôle à jouer à savoir si le terminal était ou n'était pas inclus dans le projet.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

3885 **PAR M. TOMMY TREMBLAY :**

Parfait, merci.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

3890

En fait, ce serait peut-être bien de clarifier un peu, parce que c'est quand même une question qui revient souvent, à savoir pourquoi finalement c'est séparé. Les gens peuvent se poser la question, bien, en tant que mandataire du développement des ressources naturelles pour le Québec, est-ce que c'était pour une meilleure transparence que de morceler comme ça le projet?

3895

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Monsieur le Commissaire, tout d'abord, le projet, on l'a déposé, et lorsqu'on a fait l'avis de projet, il n'y avait aucun port. Il n'y avait rien d'inscrit là-dedans.

3900

Une des raisons principales au départ, c'est qu'on pensait pas avoir besoin de cent pour cent (100 %) d'un quai pour le produit. Donc ça s'est fait avec le temps.

3905

La deuxième des raisons, c'est qu'on n'a aucune compétence, même chose du côté du transport, même chose, on a eu une question tout à l'heure, au niveau de l'hôtellerie, on donne ça à des gens compétents.

3910

Et le réflexe que nous avons eu, lorsque des clients nous ont demandé, nous, notre intérêt, c'est de recevoir votre produit en bateau, et cent pour cent (100 %) des clients rencontrés nous ont dit la même chose, donc on s'est tourné naturellement vers un fournisseur de service régional qui était Port Saguenay qui était habilité pour gérer, construire, gérer, utiliser, et nous, d'être un bénéficiaire de ses installations.

3915

Donc depuis le début, il était aucunement question qu'on soit un fournisseur ou un promoteur au niveau des installations portuaires.

3920

Par contre, vous l'avez vu ce soir, c'est qu'on s'est soucié de l'endroit où pourrait être ce terminal. Donc on a essayé de travailler de concert avec les autorités du port pour essayer de trouver le bon endroit, un endroit qui était, encore là du côté économique, social et environnemental, le mieux placé. On a été à l'écoute.

3925

Les gens n'étaient pas contents d'un secteur, ils ne sont peut-être pas nécessairement aussi contents, mais je pense qu'on vous fait la démonstration qu'on a essayé justement de s'éloigner. On peut ne pas être d'accord, mais c'est le projet présentement, monsieur le Commissaire.

---

**DANIEL BROCHU**

3930

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle maintenant Simon Gagné. Simon Gagné va revenir.

3935

Daniel Brochu.

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

Bonsoir madame la Présidente.

3940

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

3945

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

Monsieur Locat, représentants d'Arianne! Si vous permettez, madame la Présidente, avant de commencer, je voudrais remercier Arianne pour avoir déposé le rapport intitulé "Projet de mine d'apatite du lac à Paul, analyse comparative préliminaire du scénario de transport Forestville, rapport final", de mai 2014 dans son intégralité.

3950

Maintenant, madame la Présidente, la Ville de Forestville a pris connaissance de l'analyse des variantes transport soumises par Arianne à l'annexe 11D du PR5.2.1, et nous avons constaté par le fait même que des corrections concernant le tracé de Forestville devaient être apportées au niveau des milieux humides, des terrains privés.

3955

Donc nous avons fait part de ces informations-là à Arianne Phosphate...

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3960

Est-ce que vous êtes de Forestville?

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

3965

Oui, directeur général de la Ville, je représente la Ville.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

3970

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

Donc nous avons fait part de ces informations-là à Arianne Phosphate par l'entremise de monsieur Jean-Sébastien David.

3975

À leur demande, nous avons produit un document et nous avons remis ce document-là suivant qui d'ailleurs, je viens d'apprendre ce soir que je vais pouvoir le déposer, puis qu'on aimerait déposer.

3980

Ce document-là se nomme «Exploitation du gisement du lac à Paul, le scénario de transport le plus rentable, respectueux de l'environnement et dans une acceptabilité sociale totale». Ça a été produit en août 2014.

3985

Ma question, madame la Présidente! Pourquoi ne pas avoir rendue publique ou encore apporté les modifications à l'analyse de variantes de transport qu'on retrouve ici, suite au dépôt par la Ville de Forestville, en août 2014, du rapport précité ici?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

3990

Monsieur Arseneault.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

3995

Nous avons bien reçu ce rapport-là que nous avons regardé. Je voulais donner quelques chiffres.

4000

Le scénario Forestville, le meilleur scénario Forestville, c'est deux cent soixante-huit kilomètres (268 km). L'amélioration proposée, et je pense que monsieur Brochu fait référence à ça, donne deux cent quarante-sept kilomètres (247 km).

Le scénario Saint-Fulgence, c'est deux cent quarante kilomètres (240 km). Donc même en construisant une nouvelle route de soixante-cinq kilomètres (65 km), ce scénario-là représente une distance supérieure.

4005 Et j'aimerais peut-être inviter monsieur Alain Chabot, spécialiste de WSP qui nous a émis un commentaire sur cette option de tracé de nouvelle route au nord du réservoir Pit-Morgan. Je mentionne que monsieur Alain Chabot est spécialiste de la grande faune.

**PAR M. ALAIN CHABOT :**

4010 Bonjour madame la Présidente. Bien, le commentaire, je sais pas si on pourrait voir la carte des impacts.

4015 Parce que je n'ai pas fait une analyse approfondie du scénario comme tel via Forestville, mais on pourra peut-être revenir là-dessus, sur l'élément caribou s'il y a d'autres questions plus tard.

4020 C'est qu'en fait, le scénario, on voit ici Ariane Phosphate le site projeté et à côté, on a le Poulin de Courval, on a ici le lac Poulin de Courval qui abrite une population de caribous quand même assez importante. Et il y a des secteurs d'utilisation du caribou dans le secteur ici, dans ces secteurs-là.

4025 Il faut comprendre que les massifs forestiers qu'il y a là représentent un élément très important pour le caribou forestier, du sens qu'il y a l'absence ou une plus faible densité de villégiature, il y a un taux de perturbation de l'habitat qui est plus faible aussi.

4030 Et ici, on augmente, alors que le tracé qui est projeté là, on voit quand même qu'il y a beaucoup de villégiature sur le tracé. Donc les camps de villégiature ont un impact permanent d'un kilomètre (1 km) autour de chaque camp. On pourra revenir là-dessus sur d'autres questions.

Mais on comprend assez vite que le long du tracé projeté, l'effet de barrière que peut avoir la route, de par la présence du chemin mais aussi surtout de par la présence des usagers du territoire, a déjà un effet de barrière important sur le caribou forestier.

4035 Alors que si on prend un chemin d'Ariane Phosphate et on traverse les massifs qu'il y a là où il y a des densités très faibles, c'est des habitats qui sont plus propices au caribou forestier dans les situations actuelles, et le secteur ici où ce qu'il y a des faibles densités, mais on voit qu'il y a des coupes forestières et tout ça, ça peut être des habitats qui vont devenir potentiels, mais une chose est sûre, la qualité d'habitats ici, par la présence des infrastructures permanentes, les camps de villégiature, les voies principales qu'on retrouve là, il y a plusieurs voies d'accès de catégorie 1 là-dedans, cet élément-là, en termes d'habitats, a déjà un taux de perturbation beaucoup plus élevé.

4045 Alors que si on passe vers Forestville, on fragmente davantage un habitat qui a un niveau de perturbation moins élevé.

C'était ça l'intervention.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4050 Merci. Alors c'est un aspect qui est à considérer. Est-ce que vous avez une autre question?

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

4055 J'imagine que dans notre mémoire!

Oui, j'aurais une autre question d'ailleurs que j'ai dû improviser, mais que je suis content de poser! Pourquoi ne pas avoir consulté la Ville de Forestville avant de présenter les nouvelles informations qui ont été dévoilées ce soir au sujet de l'option Forestville, le transport? Pourquoi on n'a jamais été consulté?

4060

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

4065

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

L'analyse qu'on a faite a fait en sorte que comme décision d'entreprise, vous avez tous les critères qu'on vous a montrés tout à l'heure, en plus des critères d'habitat de caribou. Le choix d'entreprise qu'on a fait, c'est le trajet de Saint-Fulgence.

4070

Si le choix aurait été autre, on aurait creusé davantage cette option-là.

**PAR M. DANIEL BROCHU :**

4075

Merci madame la Présidente.

4080

**DANIEL LORD**

4085

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Daniel Lord.

4090

**PAR M. DANIEL LORD :**

Bonjour madame la Présidente.

4095

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Lord.

**PAR M. DANIEL LORD :**

4100

Bonsoir, bonne nuit! J'ai une question qui concernerait, qui engloberait aussi la dimension portuaire qui n'est pas présente dans l'étude actuelle, est-ce que vous me permettriez de la poser quand même? C'est pas sur une question technique, c'est une question de principe.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4105

Allez-y, on va voir.

**PAR M. DANIEL LORD :**

4110

D'accord. Dans le dossier d'agrandissement du Port de Québec, le MDDELCC, par la voie de son ministre David Heurtel, juge que les lois environnementales du Québec vont s'appliquer au projet d'agrandissement, ce que conteste l'Administration portuaire de Québec d'ailleurs. Un juge entendra la cause cet automne.

4115

Est-ce que le MDDELCC considère que nous sommes ici devant un cas de figure semblable et que les lois environnementales du Québec vont s'appliquer au projet de nouveau port sur la rive nord du Saguenay?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4120

Alors la question s'adresse au ministère.

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

4125 Oui madame la Présidente. Alors je tiens à réitérer que les lois du ministère de  
l'Environnement s'appliquent au Québec, donc sur tout le territoire du Québec. Les lois vont  
s'appliquer, et quand on parle de lois, c'est pas nécessairement l'évaluation environnementale,  
mais c'est tous les règlements et la loi qui permet de préserver l'intégrité, la qualité de vie et le  
bien-être des populations qui vivent autour. Alors c'est un élément.

4130 Deuxième élément! Le ministère a demandé jusqu'ici de façon verbale de recevoir copie de  
la description du projet, pour pouvoir savoir un petit peu plus de quoi il en retournait. On ne l'a pas  
reçue encore, on l'a téléchargée hier sur le site Internet, mais officiellement nous ne l'avons pas  
reçue.

4135 Le ministère n'a pas fait encore, c'est sûr que le Règlement des évaluations  
environnementales a, à l'article 2D où je ne sais plus trop, mais nous avons un article qui assujettit  
la construction et l'agrandissement de port et de quai, et la modification de l'usage que l'on en fait  
d'un port ou d'un quai.

4140 Mais présentement, le ministère n'a pas encore statué à savoir si ça s'appliquerait dans le  
cas de figure présent. On a besoin d'avoir plus d'information pour savoir si notre procédure  
d'évaluation s'appliquerait aussi. Ça pourrait être en parallèle de celle du fédéral.

4145 Mais indépendamment de tout ça, moi, je voulais aussi, on l'a manifesté beaucoup  
verbalement, j'aimerais profiter de la tribune pour réitérer notre volonté de collaborer à cette étude-  
là, à l'étude des impacts, aux conséquences. Alors je réitère notre volonté de collaborer pour ce qui  
est de savoir s'il y aura un processus propre ou conjoint, il n'y a rien de décidé, quand on aura  
l'information.

4150 Mais je réitère que les lois de la qualité de l'environnement qui garantissent la sécurité et le  
bien-être, les normes et les critères, pour tous les effets qui pourraient être à l'extérieur vont  
s'appliquer.

4155 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

**PAR M. DANIEL LORD :**

4160 Ça me rassure beaucoup.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4165 Est-ce qu'il y a une autre question?

**PAR M. DANIEL LORD :**

4170 Oui, j'aurais une autre question. La stratégie de transport par camion, on l'a vue, prévoit l'ajout de cinquante mille (50 000) passages par année de camions hors normes sur une route forestière gravelée qui sert aussi au transport forestier et aussi au déplacement en véhicules légers de milliers de villégiateurs.

4175 Existe-t-il une étude d'impact indépendante concernant, je dis bien indépendante, concernant la sécurité de tous les utilisateurs de cette route? Autrement dit, l'ajout d'autant de passages de camions hors normes vient-elle compromettre la sécurité des autres usagers?

4180 Et si non, quel est le nombre de passages que l'on doit atteindre avant que la sécurité des autres usagers ne soit compromise?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4185 On a eu une question similaire un peu plus tôt, on nous a dit qu'on n'avait pas d'information sur les accidents au niveau de la sécurité des routes et qu'on pourrait peut-être nous fournir cette information-là demain.

**PAR M. DANIEL LORD :**

4190 En fait, c'est parce que moi, vous comprenez, je cherche un seuil. On nous dit que cinquante mille (50 000) – moi, c'est pas tant le nombre d'accidents, c'est la sécurité en général – puis on nous dit que cinquante mille (50 000), il va y avoir des mesures d'atténuation qui vont être prises, puis on va réussir à obtenir quelque chose.

4195 Mais il faut bien voir que dans la stratégie régionale de routes et de quais, le Saguenay veut devenir une porte de sortie de tout ce qui sort du Plan Nord. Donc les cinquante mille (50 000) passages de camions d'Arianne Phosphate, ce n'est peut-être qu'une première étape avant plusieurs autres projets qui vont amener également, si on utilise toujours la stratégie par camion, plusieurs autres passages.

4200 Ça fait que moi, je me dis, une route comme celle-là peut supporter combien de passages avant de dire que ça doit devenir une voie dédiée, comme un chemin de fer par exemple, avant de dire que là, c'est trop dangereux, on peut pas penser d'avoir une voie multiusage.

C'est ce seuil-là que j'aimerais avoir, que j'aimerais connaître.

4205 Parce que dans mon for intérieur, je vous dirais, et ça, c'est intuitif, c'est comme usager de cette route-là, cinquante mille (50 000) c'est déjà beaucoup.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4210 Je vais aller au MERN!

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4215 Là, un peu dans le même ordre d'idées, madame la Présidente, que j'ai répondu un peu plus tôt, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs n'a pas ces données-là.

4220 Les données qui sont actuellement disponibles dans nos règlements ou dans nos normes sur les chemins forestiers sont plus de l'ordre des largeurs de routes, les catégories de vitesses, les rayons de courbures, etc., selon les classes de chemins qui sont utilisées. Puis les données de circulation ou les taux de circulation, c'est des études qui devraient être faites par après. C'est pas des études que nous on a en ce moment.

Donc c'est peut-être au promoteur à ce moment-là de faire ces travaux-là.

4225 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Ces routes-là relèvent du ministère?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4230 Oui, les chemins forestiers appartiennent au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4235 Et vous en faites l'entretien?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4240 C'est les utilisateurs, de par la Loi sur la santé et la sécurité du travail, qui doivent s'assurer de la sécurité de leurs employés, de leurs travailleurs et de faire l'inspection des routes, l'inspection des ponts, et de veiller à la sécurité de leurs travailleurs.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4245           Donc par exemple, la pourvoirie?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4250           Par exemple, je vais donner l'exemple d'une compagnie forestière. Une compagnie forestière qui utilise une route forestière doit s'assurer que l'affichage des ponts est conforme, que les ponts ont été vérifiés dans des délais de cinq (5) ans et qu'il y a eu des expertises d'ingénieurs civils qui viennent valider la qualité des infrastructures.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4255           Dans le même ordre d'idées, concernant les risques naturels le long de la route forestière, qui est responsable d'assurer la sécurité des usagers?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4260           Quand vous parlez de risques naturels, pouvez-vous spécifier?

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4265           J'entends par exemple, le ministère des Transports fait beaucoup de travaux pour stabiliser les parois rocheuses, pour prévenir les glissements de terrain, pour bien drainer pour éviter les "washout" qu'on appelle ou les bris de barrages de castors, donc il y a plein de phénomènes naturels qui viennent perturber la route qui n'ont rien à voir avec la conception comme telle de la route.

4270           Alors ma question à savoir, dans le domaine forestier, qui est responsable de s'assurer de la sécurité des usagers sous cet angle-là?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4275           C'est une responsabilité partagée entre les utilisateurs et les MRC qui ont un rôle important à jouer au niveau des déversements des cours d'eau, qui participent ensemble par différents groupes, différents groupes de comités de chemin. Par exemple le comité du chemin des Passes-Dangereuses, il a un rôle important dans ça.

4280           Il y a les inspections qui sont faites, il y a des entretiens annuels de rechargement de routes, de changement de ponceaux.

4285

Donc le ministère des Ressources naturelles, oui, est propriétaire de la route, mais c'est les utilisateurs qui doivent s'assurer de respecter ces règles-là en tant que sécurité de leurs travailleurs.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4290

Mais je pense par exemple aux chutes de pierres le long des routes, donc c'est aux usagers à s'occuper de la stabilité des parois rocheuses le long des routes?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4295

Oui, c'est aux usagers.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Merci.

4300

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que la SQ patrouille?

**PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

4305

Je peux pas répondre au nom de la sûreté du Québec. Je sais qu'il y a déjà eu des demandes de faites par justement des intervenants de ces routes-là, qu'il y ait des patrouilles, mais c'est à la demande des groupes que la SQ va se rendre sur des cas particuliers.

4310

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Peut-être que là, je vais retourner poser ma question! Donc apparemment, vous seriez les gens qui pourraient être très responsables de l'évaluation des risques naturels le long de ces routes-là, alors est-ce que vous avez des commentaires?

4315

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

4320

Monsieur le Commissaire, on a effleuré le sujet tout à l'heure, les comités, on a fait partie – on a arrêté depuis quelques mois parce qu'on attend de voir si le projet va se concrétiser – mais les trois (3) dernières années, on faisait partie du comité du chemin des Passes. Et le comité, on est cinq (5) utilisateurs, on a la facture générale pour l'ensemble de l'œuvre, et selon l'usage de chacun, on paie notre quote-part, donc pour les abat-poussière, pour la recharge comme il était

4325 mention, et les vérifications, l'élagage, c'est pas un éboulis de roches, mais il y a un élagage à faire, et l'élagage se faisait d'une manière récurrente, et la facture était ramassée par le comité du chemin.

Le principe va être exactement le même pour le chemin qui est envisagé. Sauf qu'on est l'utilisateur unique. On demandera pas aux usagers de payer, on va être un utilisateur unique.

4330 On a rencontré, on est allé voir le ministère au niveau des coupes forestières, qu'est-ce qui pourrait s'en venir pour les trois prochaines années, et c'est certain que ces gens-là, bien, s'ils utilisent le chemin, bien, on va aller les voir, puis on va essayer de leur faire payer une quote-part pour la période qu'ils pourront l'utiliser.

4335 Mais habituellement, c'est l'entretien et tout, il y a beaucoup de choses qui rentrent en ligne de compte, les ponts ont été mentionnés, mais ça va jusqu'à l'élagage.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4340 Juste pour clarifier, c'est l'élagage pour la forêt ou l'écaillage?

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

4345 L'élagage, l'écaillage, c'est un bon point, c'est une bonne question!

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Mais c'est quoi la réponse?

4350 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

C'est certain qu'il va falloir faire en sorte qu'il n'y aura aucune roche qui va tomber sur notre chemin, donc il va falloir s'en occuper, au même titre que les arbres.

4355 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que les villégiateurs font partie du comité puis eux aussi sont impliqués dans les coûts?

4360 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Non, pas dans le comité de chemin des Passes. On ne l'a pas pensé pour le futur chemin.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4365 Parfait.

**PAR M. DANIEL LORD :**

4370 Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4375 Merci pour votre question.

---

**MICHÈLE MARTIN**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4380 Michèle Martin.

**PAR Mme MICHÈLE MARTIN :**

4385 Alors je ne suis pas encore rendue à la nuit, moi là, je suis partie! Ma question concerne, on n'est pas sans savoir qu'en 99, il y avait la compagnie Agrium qui était basée en Alberta qui annonçait le début de l'exploitation de la plus grande mine de phosphate au Canada à Kapuskasing en Ontario. Alors les termes utilisés à ce moment-là étaient à peu près les mêmes que ceux utilisés par Arianne phosphate.

4390 On décrivait le minerai comme étant d'une très grande qualité, une durée de vie extraordinaire, la mine était fixée à vingt (20) ans. En tout cas, c'était le Klondike.

4395 Or, douze (12) ans plus tard et six (6) ans plus tôt que prévu, on annonçait la fermeture de la mine en raison de la présence d'une trop grande quantité de fer dans le minerai.

4400 Alors comme la rentabilité de la mine du lac à Paul est basée sur la valeur ajoutée du produit, on en entend beaucoup parler en raison de sa très grande pureté, comme vous le dites, alors ne risque-t-on pas, ma question, d'assister au même scénario qui s'est passé à Kapuskasing en Ontario?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

4405

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David s'il vous plaît.

4410

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Madame la Présidente, j'ai eu l'opportunité de visiter le site de Kapuskasing. De un, le site de Kapuskasing a fermé pour des causes d'instabilité.

4415

Ils ont perdu une partie de leur vie utile par une mauvaise méthode de minage. Ça, c'est quelque chose qui est bien étoffé au niveau de l'information.

Il y a eu un glissement de terrain à un moment donné, et ça l'a compromis une partie.

4420

Il faut dire que le gisement de Kapuskasing est de type igné mais c'est une carbonatite. Donc la roche est moins solide, moins dure. Ils avaient une roche de qualité.

Puis la raison pour laquelle ils ont arrêté, ils ont perdu le temps de vie utile, vous allez me dire, il y a encore de la roche, mais la méthode de minage et le fait qu'il y avait eu des éboulis, ils ne pouvaient pas retourner et faire une opération sécuritaire.

4425

Donc c'est pour cette raison que la compagnie Agrium a arrêté ses opérations. Donc ils ont perdu effectivement plusieurs années de vie utile. La qualité était là, c'est une qualité de roche ignée, ils faisaient un concentré d'excellente qualité, j'en suis témoin.

4430

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Une autre question, madame Martin?

4435

**PAR Mme MICHÈLE MARTIN :**

Oui. Une autre question qui nous semble très importante, parce qu'on a cherché l'information sur le site, on ne l'a pas trouvée.

4440

Est-ce qu'il y a des études de bathymétrie et des études de conditions de navigation qui ont été faites autant en automne par exemple ou lors du dégel, avec les glaces et tout ça, par la

minière et si oui, est-ce que c'est possible de les obtenir, ces études-là, au niveau bathymétrique et les conditions de navigation dans le fjord en toutes saisons?

4445 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Un premier point, ces études-là ne sont pas dans l'étude d'impact et vous comprenez pourquoi. Ce n'est pas pertinent pour notre projet.

4450 Il y a des études bathymétriques qui sont faites dont Port Saguenay va pouvoir répondre à ces questions-là dans leur projet.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4455 Effectivement, c'est sous une autre juridiction, puis ça va faire partie d'une autre consultation, alors vous aurez la chance certainement de reposer votre question.

**PAR Mme MICHÈLE MARTIN :**

4460 C'est parce que tantôt, on a vu des belles images d'un port, alors on n'aurait pas été supposé de les voir non plus à ce moment-là! Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4465 Merci madame Martin.

---

**DOMINIQUE BERNIER**

4470 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vais prendre encore peut-être trois (3) autres questions. Dominique Bernier.

4475 **PAR Mme DOMINIQUE BERNIER :**

4480 Bonsoir. Je voulais savoir s'il existe un autre projet semblable au Canada ou ailleurs dans le monde, qui transporte trois millions de tonnes (3 M t) de produits miniers sur des distances de deux cent cinquante kilomètres (250 km) et plus en conditions hivernales durant au moins quatre (4) mois durant une année? Et si oui, ça se fait à quel coût la tonne?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

4485

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Les comparables qu'on a regardés, madame la Présidente, et qui seront apportés demain, notre comparable le plus près de chez nous, c'est le transport forestier.

4490

Donc ce genre de transport là se fait depuis des années sur le chemin des Passes, il s'est fait auparavant sur le chemin des monts Valin et continue à se faire.

Pour vous donner un ordre de grandeur, nous, c'est cent vingt (120) camions par jour sur des chemins hors normes. Et pour vous donner juste un exemple, une usine à Saint-Félicien de pâte kraft reçoit cent soixante (160) camions de copeaux par jour qui passent dans des milieux urbains pour la plupart.

4495

Donc il y a plein de comparables dans notre région au niveau de l'industrie forestière.

4500

Maintenant, je sais pas si monsieur David veut compléter?

**PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Madame la Présidente, les camions roulent été comme hiver, donc il n'y a pas de différence. Les routes, si elles sont bien entretenues, comme mon collègue vient de le mentionner, que ce soit n'importe quelle substance en arrière du camion, il n'y a pas de différence.

4505

Ce qui est important, madame la Présidente, c'est d'avoir un économique de projet qui se tient, et dans le cadre de Ariane Phosphate, on peut se permettre de faire déplacer ce minerai-là par camion.

4510

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie. Avez-vous une deuxième question?

4515

**PAR Mme DOMINIQUE BERNIER :**

Oui. Je voudrais savoir quel est le tracé privilégié par les Premières Nations?

4520

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4525 Nous avons eu une proposition de tracé par une communauté qui est la communauté de Mashteuiatsh.

4530 Nous avons étudié cette proposition-là. Le résultat est inclus dans la quatrième série de questions qu'on a fournies au ministère de l'Environnement. On a évalué cette option-là avec la même rigueur, la même méthodologie, les mêmes critères, et on a une capsule qu'on peut vous montrer sur l'option Mashteuiatsh, si vous le voulez, madame la Présidente.

Donc je vais inviter mon collègue Martin Cloutier.

**PAR M. MARTIN CLOUTIER :**

4535 Alors madame la Présidente, alors la capsule est sur le même principe que celle de Forestville que je vous ai présentée, donc c'est vraiment un résumé des grandes lignes de l'étude.

4540 Alors vous avez en rouge le scénario original présenté par Arianne Phosphate, par le chemin des monts Valin et puis un passage au nord de la Zec Onatchiway.

Et puis les propositions pour améliorer ce tracé par la communauté de Mashteuiatsh, eux proposaient en mauve ici un contournement, et au lieu de passer au nord du lac à Paul, passerait par le sud du lac à Paul, pour revenir sur la même route, la 253.

4545 Et puis la plus grosse différence, c'est au niveau de la digue Pamouscachiou au lieu de rentrer vers la Zec Onatchiway, de continuer sur la route 253, et puis de venir traverser dans le secteur sud de la Zec Onatchiway, pour arriver au même site de terminal que Arianne Phosphate a proposé.

4550 Alors le tableau comparatif des grandes lignes, si vous voulez, je pourrai présenter le tableau complet par la suite.

4555 Alors les avantages de ce scénario! Distance parcourue plus courte sur les terrains de piégeage autochtone. J'ai mis les différences de kilométrage.

Et puis il y a moins de campements autochtones impactés, toujours dans un rayon de cinq cents mètres (500 m) de chaque côté de la route.

4560 Par contre, les désavantages, un des plus grands désavantages en fait est la longueur du tracé qui vient avec son temps de cycle, le tracé en fait n'est pas tellement plus long, mais la

topographie dans le secteur sud de la Zec Onatchiway fait en sorte que le temps de cycle va être de beaucoup rallongé, en raison des grandes côtes de forte pente qu'il y a dans ce secteur-là, donc le temps de cycle sans l'improductif est autour de douze (12) heures. Je pense que le chiffre exact, c'est onze virgule huit (11,8) heures.

4565

Il y aurait beaucoup plus de baux de villégiature aussi impactés dans un rayon de cinq cent mètres (500 m), on parle de cent quatre-vingt-six (186), comparativement à cent trente-deux (132) sur le scénario que nous avons proposé.

4570

Donc un plus grand temps de cycle, un plus grand kilométrage, c'est sûr que ça engendre des plus grandes émissions de gaz à effet de serre. Ceci nécessiterait aussi le passage sur une réserve de biodiversité projetée du Plateau-du-lac-des-Huit-Chutes, et puis ce chemin longe des sentiers de motoneige sur environ quarante-six kilomètres (46 km).

4575

Voulez-vous voir le tableau complet des éléments ou sinon, on peut le déposer.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Oui, je pense que vous pourriez le déposer. Ça répond à votre question?

4580

**PAR Mme DOMINIQUE BERNIER :**

Oui.

4585

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, on vous remercie.

4590

---

**LOUIS-RENÉ BÉLANGER**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4595

Monsieur Yves Gauthier. Pour demain.

Denis Belley, demain également.

Denis Mérette.

4600

Jean Lapointe.

Est-ce qu'il y a quelqu'un dans la salle qui attend pour poser une question? Oui alors, bien venez donc!

4605

**PAR M. LOUIS-RENÉ BÉLANGER :**

Bonsoir. Mon nom est Louis-René Bélanger, lac Rouvray Zec Onatchiway.

4610

Est-ce que c'est possible d'avoir la projection de la carte avec le chemin de contournement pour le sud du Rouvray, s'il vous plaît?

Puis est-ce que c'est possible d'avoir un pointeur pour pointer le site de ma question?

4615

Alors madame la Présidente, ma première question concerne le bruit. Tantôt, j'ai trouvé ça intéressant d'entendre parler des normes de bruit de quarante-cinq décibels (45 dB) ou de quarante décibels (40 dB) lorsque c'est dans le secteur de villégiature, parce qu'on comprend que le bruit environnant est moins fort à ce moment-là.

4620

La particularité du tracé pour le Rouvray, si tracé il y a, c'est que les camions vont arriver près du débarcadère ici, puis ils vont tourner vers la droite. Il faut qu'ils tournent vers l'est. Il y a une pente d'à peu près cent pieds (100 pi) qui descend, puis là, les camions doivent ralentir puis tourner vers la droite.

4625

Puis on a fouillé un peu sur Internet pour connaître le bruit produit par les camions quand ils sont sur le frein Jacob, puis dépendant des types de moteur, ce qu'on sait, c'est que ça monte dans l'ordre de quatre-vingts (80 dB) jusqu'à quatre-vingt-douze décibels (92 dB).

4630

Puis ce qu'on s'est rendu compte aussi, c'est que les décibels, c'est pas mathématique, ça n'augmente pas comme deux plus deux (2 + 2) font quatre (4), c'est exponentiel.

4635

Alors ma question était qu'en secteur de villégiature, si on sait que c'est quarante décibels (40 dB) qui est la norme, qu'en est-il de camions qui viennent freiner pour tourner vers la droite avec des freins Jacob de quatre-vingts (80 dB) à quatre-vingt-douze décibels (92 dB) vingt-quatre (24) heures par jour? Est-ce que c'est une considération pour la compagnie?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Arseneault.

4640

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4645 Oui madame la Présidente. D'abord, la notion de quatre-vingt-dix décibels (90 dB) que monsieur Bélanger fait référence, ça dépend toujours de quelle distance vous êtes du camion en question. Si vous êtes à deux cent cinquante mètres (250 m) ou si vous êtes à cinq cents mètres (500 m), c'est pas la même chose. On comprend bien que c'est une question de distance.

4650 Si vous êtes à deux kilomètres (2 km), c'est pas la même chose. Donc les normes s'appliquent aux résidences.

Donc si monsieur par exemple est à deux cent cinquante mètres (250 m).

4655 Ce qu'on voit en jaune, c'est le tracé de base, puis il y a présentement deux (2) options qui sont regardées au sud du Rouvray. C'est considéré des nouveaux chemins.

Pour toute la section du chemin original, il y a une étude de bruit qui a été faite. Et monsieur Marc Deshaies ici qui est le spécialiste en climat sonore va venir nous l'expliquer tout à l'heure, la méthodologie, si vous le permettez.

4660 Une chose qui est importante, nous regardons précisément ces deux (2) options-là, on va venir les expliquer tout à l'heure pourquoi.

4665 La façon de faire, ce sera, nous autres, de demander un permis pour un nouveau chemin forestier multiusage donc de type industriel. C'est pas nous qui va décider si le permis est émis ou non, c'est le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

4670 Dans cette demande de permis là, ils vont sûrement nous demander des simulations sonores. Donc l'interrogatoire de monsieur Bélanger, ce sera répondu lorsqu'on déposera ce permis-là.

4675 C'est bien clair que c'est pas nous qui va décider si on passe au sud du Rouvray. On va faire la demande, on a l'intention de faire les demandes de permis pour une de ces deux (2) alternatives-là, pour les raisons qu'on a mentionnées tout à l'heure, mais qu'on va répéter tout à l'heure en regardant de près cette situation-là.

Donc le climat sonore est évalué partout. Et il sera évalué.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4680 Autre chose?

**PAR M. LOUIS-RENÉ BÉLANGER :**

Oui. Ma deuxième question, c'est drôle, c'est comme en continuité avec ce que monsieur Arseneault vient de dire.

4685

C'est que moi, c'est ma première expérience au BAPE, puis j'ai discuté avec des gens qui ont déjà eu des expériences au BAPE, puis je pensais que quand on arrivait au BAPE et qu'on avait un projet qui était élaboré avec des études, avec des données, puis quand on va sur le site d'Arianne Phosphate, on voit qu'il y a la quatrième édition de réponses à des questions, puis on voit les pages qui me concernent de 24 à 30, c'est bien spécifié au début qu'ils disent : Aucune donnée n'a été prise sur le terrain.

4690

C'est comme s'ils ont regardé des cartes, ils se sont assis à un bureau et ils ont regardé des cartes, puis ils ont fait des projets. Puis on est là, nous autres, pour débattre d'un chemin qui nous inquiète qui est le chemin qui va passer au sud du Rouvray, mais on se rend compte qu'il y a toujours d'autres scénarios.

4695

Comme là, je viens d'en voir un autre qui n'apparaît pas sur la carte en arrière, puis ce que je me demande, c'est est-ce que rendu au BAPE, on peut sortir des lapins de son chapeau n'importe comment ou est-ce qu'on donne au BAPE l'obligation de vérifier toutes les hypothèses ou est-ce qu'on arrive avec un dossier qui est préparé puis qu'on a une (1) ou deux (2) hypothèses?

4700

Est-ce que c'est comme ça la norme, je le sais pas, là?

4705

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Non, le promoteur propose un projet et il fait une étude d'impact des impacts du projet qu'il a proposé.

4710

Par contre, lorsqu'il remet son dossier, le dossier est envoyé aux différents ministères, entre autres au ministère de l'Environnement, qui peuvent poser des questions sur le projet comme tel.

Et puis ça peut emmener le promoteur à répondre, donner plus de détails, donner plus de scénarios, élaborer qu'est-ce qui l'a amené à cette solution-là ou une autre.

4715

Alors c'est pour ça que vous retrouvez dans les documents des fois de l'information supplémentaire qui n'était pas dans l'étude d'impact originale.

**PAR M. LOUIS-RENÉ BÉLANGER :**

4720

Mais le chemin qui vous est présenté de base, est-ce qu'on peut demander au promoteur c'est lequel?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4725

Monsieur Arseneault.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4730

Donc le scénario de base est clairement identifié dans notre étude d'impact sur lequel il y a eu des évaluations sonores d'un bout à l'autre. Parce qu'on est à l'écoute de la population, parce qu'on n'a pas à se reprocher de vouloir améliorer le projet, parce qu'on veut améliorer le projet, on propose des alternatives.

4735

En toute transparence, on dit au BAPE, et on l'a dit au ministère de l'Environnement, notre intention de demander un permis pour passer au sud du Rouvray pour les questions.

4740

J'aimerais aussi, un des éléments qui est important dans les critères, parce qu'il y a beaucoup de critères, je vous ramène aux critères que je vous ai présentés au tout début de la soirée pour le choix d'un chemin, je voudrais vous présenter un seul des critères qui je pense préoccupe monsieur Bélanger, c'est le critère des villégiateurs.

Donc présentement, au nord du Rouvray...

4745

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Juste un petit commentaire de monsieur Locat!

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4750

Non, c'est pas un commentaire, c'est peut-être juste pour compléter la question concernant l'évolution des composantes du projet.

4755

Peut-être avoir un peu une opinion du ministère de l'Environnement, à savoir si c'est fréquent comme situation dans des projets de ce type-là? Donc on entend ici, ça réfère à la question concernant le fait que le projet évolue.

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

4760 Madame la Présidente, j'aurais envie du premier coup de vous dire, on en voit de toutes les sortes.

4765 Il y en a qui évoluent beaucoup et jusqu'à la fin, il y en a qui sont plus matures lorsqu'ils arrivent. C'est sûr que – et là, je vais vous faire une réponse très philosophique – c'est sûr que quand nous recevons un projet qui n'est pas vraiment mature, donc bien défini, c'est plus difficile d'évaluer les impacts. Ça rend la tâche beaucoup plus lourde. Ça demande, ça fait, bon, ce qu'on a vu, beaucoup de questions, beaucoup de questions qui ramènent d'autres questions parce qu'on a d'autres hypothèses. Donc ça rend la tâche d'évaluation beaucoup plus lourde, parce que nous n'avons pas encore un projet mature. Mais ça devrait venir.

4770

**PAR LE COMMISSAIRE :**

Merci.

4775

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4780 La première étude d'impact environnementale a été déposée juin 2013, en juin 2013, donc ça fait presque deux (2) ans. Je vous ai présenté l'équipe d'Arianne Phosphate, tous ces gens-là, leur cerveau n'a pas été mis sur la glace pendant deux (2) ans, on a continué à améliorer le projet, puis on va continuer encore.

4785 Donc je veux juste ramener sur un élément villégiateur. Le tracé au nord du Rouvray qui est le tracé de base, qui utilise des chemins existants, dans une distance de cent mètres (100 m) de chaque côté, on retrouve onze (11) villégiateurs, trente (30) dans la distance de deux cent cinquante (250 m) et quarante-neuf (49) au niveau du cinq cents mètres (500 m).

4790 Dans l'option B3, il y en a un (1) dans cent mètres (100 m), cinq (5) dans deux cent cinquante (250 m) et quatorze (14) dans cinq cents mètres (500 m). Le un (1) en question serait probablement admissible – et ça, je dis ça vraiment entre guillemets parce que c'est pas nous qui décidons ça, c'est la MRC – admissible à une relocalisation.

L'autre option qu'on appelle MERN parce que c'est une suggestion du MERN, la deuxième, donc c'est zéro, un (1) et neuf (9).

4795 Donc dans notre tableau de critères, lorsqu'on veut parler d'impact minimal sur les villégiateurs, qui est un seul des critères, parce que nous, il faut composer avec toute cette gamme de critères là, mais je voulais vous illustrer ce tableau-là.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4800 Permettez quand même, bon, ce sont des critères, par contre si on en prend un qui est à cinq cents mètres (500 m), dépendamment où ce qu'il est, dans un fond de ravin ou sur le sommet d'une colline, ça peut être très différent, l'impact.

4805 Et c'est certain que si on mettait cinquante mètres (50 m), bien là, il n'y aurait plus grand monde impacté non plus.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4810 C'est pour ça que c'est pas complet. Il faut ajouter à ça des études sonores qui tiennent compte de ce que vous mentionnez, de la topographie.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4815 Merci.

**PAR M. LOUIS-RENÉ BÉLANGER :**

Merci.

4820 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

4825 \_\_\_\_\_  
**DENIS DUFOUR**

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4830 Alors on a passé tout le monde qui attendait, ah, il y en a un autre! Alors vous allez être le dernier, monsieur, pour ce soir.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4835 Le premier pour aujourd'hui!

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4840 Bonsoir, Denis Dufour, villégiateur au lac Rouvray. Pour faire suite à monsieur Bélanger avant moi, je voudrais connaître – là, il y a deux (2) tracés au sud du lac Rouvray, puis il y en a un au nord, puis je voudrais savoir, dans les deux (2) tracés au lac Rouvray, si vous en privilégiez un?

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4845 Donc madame la Présidente, au moment où on se parle, les deux (2) tracés sont toujours à l'étude.

4850 Nous allons faire une demande de permis en fonction aussi des demandes du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

On peut pas répondre ce soir lequel des deux (2) est privilégié; les deux (2) le sont.

4855 Donc il faut bien comprendre qu'on est parti avec, je pense que c'était treize (13) alternatives différentes, onze (11), on est parti avec onze (11) alternatives différentes. Au fil d'arrivée, il y en a deux (2). Donc on les présente en toute transparence.

4860 D'ailleurs les onze (11) alternatives sont dans nos réponses aux questions aussi. Donc il y en a deux (2) au fil d'arrivée, les deux (2), pour nous, sont viables. Que ce soit au niveau économique, les deux (2) sont acceptables pour nous autres.

Donc ce sera le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs qui va orienter la décision finale, qui va nous aider à orienter la décision finale.

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4865 Un autre propos! Suite à l'assemblée générale de la zec, les villégiateurs ont voté à l'unanimité une recommandation à l'effet d'éliminer le tracé B3, puis avez-vous l'intention d'en tenir compte?

4870 On parle d'acceptabilité sociale, on parle de tout, puis là, c'est un vote de l'assemblée générale de la Zec Onatchiway.

**PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4875 C'est un des critères parmi tous les critères qu'on va tenir compte. Mais c'est loin d'être le seul.

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4880 Puis mon autre question, c'est pour le ministère. Je pense qu'il y a des biologistes qui se sont penchés sur le tracé B3, puis ils ont fait des recommandations au promoteur, puis on aimerait beaucoup en prendre connaissance avant de préparer notre mémoire, puis je voudrais savoir si c'est possible d'en prendre connaissance.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4885 Madame Côté, est-ce que c'est une possibilité?

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

4890 Écoutez, je voudrais peut-être dire, normalement le tracé routier fait partie de la Procédure d'évaluation environnementale – bien, il fait partie du projet, il est intégré à l'intérieur de la Procédure d'évaluation environnementale.

4895 Ce qu'on voit normalement dans les cas de figure, c'est que tout transite par le ministère de l'Environnement qui coordonne et qui demande les avis des ministères.

4900 Dans ce dossier-là précis, il y a beaucoup d'informations et d'échanges qui se font directement sans que nous soyons nécessairement informés ou en copie des commentaires. Donc pour ce qu'on fait référence, nous n'avons pas dans notre dossier ces échanges qu'ils ont eus là.

4905 Et je vais certainement me permettre un commentaire – on en a une partie mais pas tout – un commentaire pour préciser que oui, il faut que le ministère de la Faune aura éventuellement donné un permis, mais ça va être après que le gouvernement aura autorisé le projet et qu'on aura une conception.

Et normalement, pour ça, nous devons aussi être au courant des pour et des contre et de toute l'information.

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4910 Est-ce qu'il serait possible pour nous de rencontrer peut-être quelqu'un du bureau chez eux avant de présenter le mémoire pour répondre à nos questions?

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4915 Bien moi, je crois qu'il n'y a rien qui vous empêche d'aller directement au ministère.

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4920 Bien, c'est parce qu'on a déjà fait quelques communications, puis on nous a répondu qu'on pouvait pas obtenir les réponses qu'on demandait.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

4925 Ah bien là, vous avez votre réponse.

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4930 Puis là, on est aux audiences sur un tracé qui va passer chez nous, madame! On est face à ça, là. Puis on voudrait faire valoir nos droits.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4935 Pourriez-vous me répéter encore c'était quoi la question ou qu'est-ce que vous demandiez au ministère?

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4940 Le tracé B3 qui passe au sud du lac Rouvray. Le ministère s'est penché déjà à première vue sur le tracé, puis il a fait des recommandations au promoteur versus ce tracé-là.

Puis j'aimerais connaître c'est quoi les inquiétudes du ministère versus ce tracé-là?

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4945 Ça me semble une information qui devrait être disponible.

Est-ce qu'il y a une objection au ministère de fournir l'information?

**PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

4950 Je suis au ministère de l'Environnement, je crois que ça s'est fait avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, alors il faudrait le demander à Faune et Forêts. Nous, on n'est pas malheureusement là.

4955 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Alors qu'est-ce qu'on peut répondre au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs là-dessus?

4960 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

On a été consulté effectivement, on a rencontré Arianne Phosphate à deux (2) reprises sur des tracés au sud du Rouvray.

4965 Ils nous ont présenté les deux (2) tracés effectivement. On avait remis des avis, un premier avis qu'on avait fait conjointement, mon collègue Carl et moi, MERN-MFFP, et un autre avis que j'ai produit récemment sur le tracé B3 sur la partie forestière.

4970 Ces avis-là sont à nos bureaux. Si les gens veulent rencontrer le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs qui travaille souvent et de manière fréquente en harmonisation sur des projets d'envergure comme ça, lorsqu'on a des coupes forestières par exemple, il y a des consultations publiques, il y a des rencontres d'harmonisation avec les utilisateurs, et des projets comme ceux-là, ça fait pas exception.

4975 **PAR LE COMMISSAIRE :**

En fait, si vous les avez en main, le plus simple, c'est de les déposer pour nous. Alors je vous demanderais de les déposer tout simplement à la Commission.

4980 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

Oui, je les dépose demain.

**PAR LE COMMISSAIRE :**

4985

Merci. Est-ce que ça répond à votre question?

**PAR M. DENIS DUFOUR :**

4990

Oui, c'est bien, je vous remercie.

**PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

4995

Alors je vous remercie tous pour votre présence ce soir. Ceci termine notre première session de la première partie.

5000

Nous poursuivrons nos travaux demain après-midi à compter de treize heures trente (13 h 30) et demain soir à compter de dix-neuf heures (19 h).

---

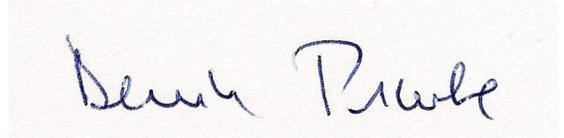
SÉANCE AJOURNÉE AU 29 AVRIL 2015 À TREIZE HEURES TRENTÉ (13 H 30)

---

5005

Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifiée sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

5010



DENISE PROULX, s.o.

5015