

MÉMOIRE

Projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à la Ville de Saguenay

Présenté à
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Par
La MRC du Domaine-du-Roy



MRC

du DOMAINE-du-ROY

1. Introduction

Le 17 mai 2018, Madame Isabelle Melançon, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, demandait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique concernant le projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à Saguenay.

La première partie de l'audience publique, tenue les 18 et 19 juin dernier, a permis au promoteur Métaux BlackRock (MBR) de répondre aux besoins d'information et d'interrogation de la population.

Étant étroitement associée au développement social et économique de notre milieu, la MRC du Domaine-du-Roy est heureuse de participer à cette deuxième partie des audiences publiques. En déposant notre mémoire, nous espérons bien faire connaître et comprendre les éléments et enjeux que pose ce projet pour notre communauté.

2. Mission de la MRC

Au cœur des dynamiques municipales, régionales et parfois gouvernementales, la MRC du Domaine-du-Roy canalise les énergies et les ressources nécessaires afin d'améliorer les conditions de base du développement et de la mise en valeur de son territoire, de ses ressources et des communautés locales qui l'habitent.

Le territoire

La MRC du Domaine-du-Roy se situe au cœur du Québec dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, sur la rive ouest du lac Saint-Jean. Ses voisines sont les MRC de Maria Chapdelaine au nord et la MRC de Lac-Saint-Jean-Est à l'est.

Elle est délimitée par la ville de La Tuque au sud et au sud-ouest et par le territoire de Chibougamau au nord. Un vaste territoire non municipalisé constitue son arrière-pays, communément appelé le territoire non organisé (TNO) Lac Ashuapmushuan, lequel couvre une superficie de 16 000 kilomètres carrés, soit 85 % du territoire de la MRC.

Elle est composée de neuf municipalités et ceinture la communauté montagnaise de Mashteuiatsh qui possède un statut de réserve au sens de la loi régissant les communautés autochtones.

Municipalités :	Roberval
La Doré	Chambord
Saint-Félicien	Saint-André
Sainte-Hedwidge	Lac-Bouchette
Saint-Prime	Saint-François-de-Sales

La population globale de la MRC est de 29 546 habitants.

Le système routier se compose de trois routes nationales québécoises, soit les routes 169, 155, et 167. La route 169 ceinture le lac Saint-Jean, la route 167 est une voie de pénétration dans le Nord québécois, vers Chibougamau, et la route 155 nous dirige vers Trois-Rivières. D'autres infrastructures de transport sont développées dans la MRC, soit le train ainsi que le transport aérien. La MRC du Domaine-du-Roy est donc un centre névralgique de transport de produits venant de l'est, de l'ouest, du sud et du nord, d'où l'importance de prendre en considération tout son potentiel de développement.

3. Le projet

L'initiateur du projet, Métaux BlackRock inc., souhaite développer un emplacement industriel ayant une empreinte au sol estimé à 27,7 hectares sur un terrain, propriété de l'Administration portuaire du Saguenay, situé dans le secteur du port de Grande-Anse de l'arrondissement de La Baie de la ville de Saguenay.

Pour recevoir les matières premières et acheminer le produit fini, des installations de transbordement (camions/wagons/maritime) devront être aménagées ainsi que des équipements de manutention à l'usine elle-même. Métaux BlackRock inc. prévoit produire, annuellement, 830 000 tonnes de concentré de vanadium-titane-magnétite (fer), environ 500 000 tonnes de fonte brute de haute qualité, 5 200 tonnes de ferrovanadium et 135 000 tonnes de scories de titane. Or, la majorité de ces extraits transiteront du nord-ouest au sud-est sur le territoire de la MRC du Domaine-du-Roy, créant ainsi un achalandage accru du flux de transport.

4. Le transport

La compagnie de chemin de fer Roberval Saguenay est d'avis que des problèmes de congestion risquent de se produire sur son tronçon dans les années à venir, compte tenu de ses projets d'expansion. La compagnie a indiqué qu'elle donnerait alors priorité à ses propres convois et que Métaux BlackRock inc. ne pourrait ainsi plus accéder au port par chemin de fer le cas échéant. Or, le choix du chemin de fer implique des investissements importants de la part de Métaux BlackRock inc. dans le secteur de Chibougamau. Ainsi, l'entreprise a besoin de l'assurance qu'elle pourra utiliser la voie du chemin de fer Roberval Saguenay à long terme, ce qui ne peut actuellement lui être garanti.

De plus, le trafic ferroviaire est l'objet de monopoles pouvant se traduire par des tarifs d'exploitation prohibitifs. Le Canadien National est sous juridiction fédérale. Cette réglementation encadre notamment le tarif d'interconnexion entre deux chemins de fer. Le chemin de fer Roberval Saguenay qui est de juridiction provinciale n'est donc pas assujéti à

cette réglementation. La compagnie du chemin de fer Roberval Saguenay n'est donc pas tenue d'appliquer les mêmes tarifs que le Canadien National et elle peut ainsi profiter de sa situation de monopole pour exiger des tarifs non concurrentiels.

Il est également à souligner que le temps de transit entre la mine et le port étant de près de 16 heures environ, le concentré de minerai risque de geler en hiver, obligeant la minière à construire une station de dégel. Pour toutes ces raisons, Métaux BlackRock inc. considère le transport par camions de son minerai entre Chibougamau et le port de Grande-Anse.

1) Le transport par camion

Pour le transport du concentré (extrants) de la mine (Chibougamau) à l'usine de transformation (Saguenay), les estimations de Métaux BlackRock inc. sont de 60 camions chargés/jour, donc 120 camions (aller-retour) qui circuleront sur les routes 167, 169, et 170, traversant ainsi quotidiennement notre territoire. À cela, il faut ajouter 30 à 40 camions qui approvisionneront la mine en intrants. Ces intrants sont nécessaires aux opérations d'extraction. Selon les statistiques produites par WSP¹ pour évaluer le DJMA (Débit Journalier Moyen Année) pour l'année de référence 2016, nous comprenons qu'il passe 9 800 véhicules/jour sur les routes du territoire MRC Domaine-du-Roy et que de ce nombre, il y a 980 véhicules lourds. Pour le projet, les projections d'accroissement de véhicules lourds sont estimées à 120 camions extrants de plus par jour, ce qui représente une augmentation de 12 % ou 1,2 % sur le total des véhicules. Cette augmentation peut paraître anodine, mais n'oublions pas que la configuration de la route régionale traversant les municipalités de la MRC Domaine-du-Roy est une voie séparée simple et que plusieurs résidences la jalonnent. À titre d'exemple, la municipalité de La Doré a recensé pour la période 2016, avec la collaboration de Produits forestiers Résolu, **157 060** passages/année de camions au cœur de sa municipalité. Ces camions approvisionnent les infrastructures de production de Produits forestiers Résolu de La Doré.

2) Le train

On parle de trois (3) services de 65 wagons chargés/semaine ou 390 wagons aller-retour. La voie ferrée traverse plusieurs villes et villages, notamment Saint-Félicien, Mashteuiatsh, Roberval, Chambord sur le territoire de la MRC. Dans l'étude Lemay + DDA Stratégies², il a été estimé qu'en 2014, il y avait environ 288 wagons chargés/semaine en provenance de l'ouest de Chambord. Aujourd'hui, nous observons une tendance à la hausse de ce moyen de transport utilisé. Cette tendance est influencée, entre autres, par une pénurie de la main-d'œuvre dans le monde du camionnage. Donc, en extrapolant légèrement le nombre actuel, avant le projet de

¹ Étude sur la circulation du projet de Métaux BlackRock inc., site minier et usine de transformation, WSP N° 161-13373-00

² Lemay+DDA Stratégies, Le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean et ses interconnexions, mars 2015

Métaux BlackRock inc., on peut dire que le nombre de wagons chargés/semaine en provenance de l'ouest de Chambord est de ± 300 wagons. Ainsi, à ce nombre de wagons circulants actuellement sur le réseau du CFILINQ (Chemin de fer d'intérêt local interne au nord du Québec), il faudra, selon les estimations de la minière MBR, ajouter 195 wagons chargés, soit un accroissement de 65 %. Considérant que la MRC du Domaine-du-Roy est un secteur névralgique de transit, nous savons aussi que d'autres projets miniers vont utiliser le chemin de fer du CFILINQ entre Chibougamau et Chambord, avant de bifurquer vers Trois-Rivières ou de continuer vers le port de Grande-Anse.

C'est le cas des minières Nemaska Lithium et éventuellement Critical Elements Corporation. Et là, on ne parle pas d'Arianne Phosphate, même si le projet prévoit circuler par la voie nord de la région.

La région a donc le potentiel pour répondre aux besoins du Plan Nord, mais nous avons également des faiblesses dans nos actifs ainsi que des enjeux dans la logistique de nos déplacements quotidiens (ex. : Chambord, Mashteuiatsh, nœuds d'Arvida).

5. Domaine-du-Roy, un territoire de passages stratégiques, limités et impactés

Le territoire de la MRC du Domaine-du-Roy est un territoire immense ayant des accès privilégiés au territoire nordique, un territoire de transit en approvisionnement de matières premières, un accès via Chambord à l'intérieur du continent, ainsi qu'à un port en eau profonde. La MRC favorise le développement économique et nous souhaitons, comme l'ensemble des autres MRC, la Ville de Saguenay et la communauté autochtone de Mashteuiatsh, nous positionner pour tirer avantage de l'ensemble de ces projets miniers. Cependant, nous ne pouvons faire abstraction des infrastructures de transport essentielles à notre territoire et certaines problématiques y étant associés.

Pour des projets d'envergure comme l'extraction minière où notre territoire n'a que très peu de retombées économiques, ***nous déplorons le fait que l'acceptabilité sociale n'est pas un mécanisme qui soit appliqué entre les sites d'exploitation ou de transformation. Nous sommes situés entre ces zones et, peu importe l'option choisie, nous assisterons à une augmentation importante du flux de transport de wagons ou de camions qui auront un impact direct sur la qualité de vie de nos communautés, sur la sécurité de nos populations et sur la qualité de nos infrastructures, alors que nous n'avons aucun mot à dire, ni de lieu officiel pour nous exprimer en amont du développement de ces projets ni même en suivi lors de l'implantation.***

Nos responsabilités nous amènent à analyser l'état de situation, à déterminer des opportunités d'affaires qui se dégagent du projet et/ou de l'accroissement du flux de

transport, à considérer les impacts sociaux, économiques et environnementaux et à prioriser nos actions pour le bien commun de nos municipalités.

Pour partir du Nord et se rendre au Port de Grande-Anse ou à Shawinigan, en camion ou en train, il faut traverser obligatoirement des villes et des municipalités. Il faut parcourir des distances importantes. Il y a aussi des réseaux privés, des territoires avec des juridictions particulières comportant des infrastructures et des limites dans la logistique des marchandises.

Les entreprises minières cherchent à transporter du volume de matériel d'un point A à un point B, en ayant le moins de manipulation possible. Elles recherchent une fluidité dans le transport pour une équation où le **temps/coût, l'acceptabilité sociale, la sécurité et l'environnement** sont toutes des conditions sine qua non dans un cadre d'une production rentable et acceptable pour tous. Afin d'assurer le développement économique de notre territoire et de la région, nous voulons également attirer des investisseurs et offrir des conditions appropriées aux usagers actuels et futurs.

Le positionnement de la municipalité de Chambord est stratégique, considérant qu'il est un carrefour entre les routes 155 et 169 et qu'elle dispose d'une gare de triage ferroviaire recevant des wagons de l'est et de l'ouest de la région. En raison de la configuration du réseau adapté aux caractéristiques du système ferroviaire, il arrive que le train reste bloqué sur la voie (charge tirée, pente, vitesse) ou qu'il déraile, comme le 16 juin dernier, coupant ainsi l'accès à la municipalité de Saint-André qui se trouve alors isolée. Qu'en sera-t-il lorsque nous aurons un accroissement du flux de transport sur l'ensemble de notre territoire? Qui se préoccupe de prendre en considération les éléments de sécurité des projets de cette envergure et d'évaluer en amont et en aval les impacts sur nos milieux de vie?

Notre préoccupation est de trouver des solutions pour favoriser le déplacement des marchandises et des personnes dans un environnement efficace et sécuritaire, et ce, pour l'ensemble de nos municipalités. Nous croyons ainsi que la position stratégique de Chambord au cœur de notre MRC peut favoriser une meilleure logistique entre les moyens de transport et contribuer au développement de nouveaux services.

Le transport ferroviaire génère moins de gaz à effet de serre que celui par camion, soit 5 797 t/an de CO₂eq comparativement à 12 015 pour le camionnage. Ce différentiel entre le camion et le train est certainement un élément important, puisqu'il rejoint les préoccupations environnementales, mais le secteur ferroviaire offre des opportunités d'affaires pour nos communautés et elles sont supérieures au camionnage³.

Il ne faut surtout pas oublier que le projet minier de métaux BlackRock inc. est l'un des projets qui transiteront sur nos réseaux. **Développer une vision à long terme fait partie de**

³ CK LOGISTICS, *Comparaison émissions de GES*, document préparé pour Métaux BlackRock, s. d., 2 page

notre choix qui est de favoriser le chemin de fer, mais toujours en gardant à l'esprit que des améliorations doivent être apportées.

On parle dans le cas présent du projet Métaux BlackRock inc. et de ses impacts, mais de notre côté, nous préconisons une vision globale, considérant l'accroissement des transports terrestres et ferroviaires que vont engendrer, à court et à moyen terme, des projets comme **Nemaska Lithium** ou **Critical Elements Corporation** pour les routes 155, 167 et 169, ainsi que le point de raccordement ferroviaire de Chambord.

Tous ces projets fort intéressants permettront certes d'assurer le développement économique de la région, mais nécessiteront des investissements majeurs pour maintenir des infrastructures de transport adéquates et sécuritaires dans nos communautés.

6. Conclusion

Tous ont regardé vers le Nord, ont fait un inventaire des actifs, ont défini les obstacles, ont élaboré des études et ont même proposé des mesures d'atténuation. On a imaginé des interconnexions potentielles pour répondre aux extrants du nord et aux intrants du sud. Toutefois, nous n'avons pris en compte que les extrémités des réseaux de transport sans prendre en considération les impacts des communautés situées en son centre comme la nôtre.

Pour des projets d'envergure, comme celui de Métaux BlackRock inc. où notre territoire n'a que très peu de retombées économiques, nous réitérons en conclusion que ***nous déplorons le fait que l'acceptabilité sociale n'est pas un mécanisme qui soit appliqué de facto entre les sites d'exploitation ou de transformation. Nous sommes situés entre ces zones et, peu importe le mode de transport choisi, nous assisterons à une augmentation inévitable du flux de wagons ou de camions qui auront un impact direct sur la qualité de vie de nos communautés, sur la sécurité de nos populations et sur nos infrastructures, alors que nous n'avons aucun mot à dire, ni de lieu officiel pour nous exprimer en amont du développement de ces projets.***

Nous sommes favorables à la diversification économique que va engendrer le projet de Métaux BlackRock inc. pour la région et, tout comme les minières, nous recherchons cependant un juste équilibre dans l'équation :

Économique / Acceptabilité sociale / Sécurité / Environnement

C'est pourquoi la MRC du Domaine-du-Roy recommande:

1. L'utilisation du transport par wagons pour les projets miniers au nord du territoire Domaine-du-Roy, lequel représente entre autres le moyen de transport ayant le plus bas taux d'émissions de gaz à effet de serre;

2. Que des investissements soient prévus dans les infrastructures de transport par les parties prenantes pour assurer la qualité, la fluidité, la compétitivité et la sécurité de nos actifs;
3. Qu'une obligation soit imposée au promoteur pour la mise en place d'un comité de suivi, à la suite de la réalisation du projet, pour évaluer les impacts liés au transport des extrants et des intrants sur le territoire de la MRC du Domaine-du-Roy et pour proposer des mesures d'atténuation ou de compensation le cas échéant.
4. La mise en place d'une stratégie régionale de transport qui veillera à trouver des solutions qui prennent en compte à la fois les besoins des entreprises minières et ceux de nos populations, et ce, dans le respect d'un équilibre entre l'économie, l'acceptabilité sociale, la sécurité et l'environnement.