

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. MICHEL GERMAIN, président**
 M. PIERRE RENAUD, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'USINE DE TRANSFORMATION DE CONCENTRÉ
DE FER EN FONTE BRUTE ET EN FERROVANADIUM
À VILLE DE SAGUENAY**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 16 juillet 2018 à 19 h
L'Hôtel La Saguenéenne
250, rue des Saguenéens
Ville de Saguenay

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 JUILLET 2018

MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
SOCIÉTÉ DES FABRICANTS RÉGIONAUX	
M. CHRISTIAN FILLION (DM23).....	4
Mme LYNDA YOUDE.....	8
PROMOTION SAGUENAY	
M. CLAUDE BOUCHARD (DM11).....	12
VILLE DE CHIBOUGAMAU	
Mme MANON CYR ET M. ALAIN POIRIER (DM26).....	18
ZIP SAGUENAY-CHARLEVOIX	
Mme CLAUDIA CARRASCAL LEAL (DM4).....	28
DÉVELOPPEMENT CHIBOUGAMAU	
Mme LYNE CHOQUETTE (DM8 et DM8.1).....	38
PAUSE	
RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON	
M. ÉRIC DUFOUR ET Mme CLAUDIA MADORE (DM12).....	46
CENTRE D'ÉTUDE SUR LES RESSOURCES MINÉRALES (CERM)	
MM. RÉAL DAIGNEAULT ET CHRISTIAN TREMBLAY (DM5).....	58
RIO TINTO ALUMINIUM	
Mme NATHALIE LESSARD ET M. CHRISTIAN GODBOUT (DM15).....	68
LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SAGUENAY — LAC-SAINT-JEAN (CREDD)	
M. TOMMY TREMBLAY (DM17).....	76
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE SAGUENAY-LE FJORD	
JEUNE CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE SAGUENAY-LE FJORD	
REGROUPEMENT DES CHAMBRES DE COMMERCE DU SAGUENAY — LAC-SAINT-JEAN	
Mme SANDRA ROSSIGNOL (DM14).....	79
ASHINI CONSULTANTS	
Mme MARIE ST-GELAIS (DM18).....	84
M. DOMINIC GAGNON.....	89
MOT DE LA FIN	92
SÉANCE AJOURNÉE AU 17 JUILLET 2018 À 13 H 15	

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le Projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à Ville de Saguenay par Métaux BlackRock incorporée.

Je suis Michel Germain et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Pour ce faire, je suis secondé par le commissaire Pierre Renaud.

Je vous demande de mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques. La prise de photos et vidéos n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée des participants, à l'exception des médias, bien entendu. Si vous avez des questions à ce sujet, veuillez vous adresser au conseiller en communication de la commission, à l'arrière de la salle, monsieur Luc Nolet.

Donc, font partie de la commission pour cette séance : monsieur Frédéric Julien, qui est analyste à ma gauche; à l'accueil, vous avez sans doute pu rencontrer Caroline Cloutier, qui est notre coordonnatrice du secrétariat de la commission; et je nomme encore monsieur Luc Nolet, qui est également assis à la salle, qui est notre conseiller en communication.

Nous sommes également assistés d'une équipe du Centre de services partagés du Québec, qui est composée de monsieur Michel Guimond, responsable de l'organisation technique et de la logistique, et de monsieur Steve Trahan, qui est responsable de la sonorisation. Vous avez également monsieur Pierre Dufour, qui est du BAPE, qui est responsable de la webdiffusion de nos séances.

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par mesdames Isabelle Goyette et Véronique Sangin-Gagnon, qui sont nos sténographes officielles. Elles ne sont pas présentes; elles étaient ici en première partie, mais elles font ça à distance. La transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine en format papier dans le centre de documentation du BAPE et par accès Internet à la bibliothèque municipale de La Baie ainsi que dans le site Web du BAPE.

Nous avons tenu, les 19 et 20 juin derniers, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont fait connaître avant le 3 juillet dernier leur intention de faire une présentation verbale, et dont la présentation est prévue pour ce soir, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Précision à apporter, c'est... des fois des mémoires peuvent être plus substantiels, c'est pour ça qu'on les demande à l'avance. Donc, la commission a pris connaissance, a fait la lecture de tous les mémoires, donc c'est pour ça qu'on demande aux gens de synthétiser dans un maximum de 15 minutes leur mémoire. Quand ça va arriver vers 12 minutes, je vais aviser les gens qu'il leur reste trois minutes et je vais leur demander de conclure. Alors, c'est important de pouvoir respecter l'horaire, par équité pour les participants qui sont inscrits. À la suite de la présentation du mémoire, au besoin, la commission échangera avec les présentateurs afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

Si le temps nous le permet, c'est-à-dire si l'heure n'est pas trop tardive, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour leur présentation. Donc, ce qu'on appelle des présentations non annoncées. C'est important de préciser, à ce moment-là, que si des gens veulent faire une présentation non annoncée, les gens n'ont pas le droit de commenter les mémoires. Donc, il faut que ce soit une présentation qu'on appelle originale; si la personne arrive et commence à commenter un mémoire, je vais être obligé de l'arrêter.

Au cours de cette deuxième partie d'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

Douze présentations sont prévues à l'horaire de cette séance. Donc, si on met une moyenne, 15 plus 5 minutes de... 15 minutes de présentation plus 5 minutes d'échanges, donc on... une pause, donc on s'en va vers 23 h.

Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Alors, on peut dire jusqu'à maintenant on a fait la lecture des mémoires, donc on n'a pas vu d'éléments problématiques dans les mémoires à cet effet-là, mais c'est bon de les mentionner pareil. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Donc, un mémoire peut être correct, mais on demande la collaboration des gens, dans une présentation verbale, d'éviter des propos injurieux ou diffamatoires.

Je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté, ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation. Donc, je demande votre collaboration pour éviter par exemple d'applaudir les gens à la fin de la présentation d'un mémoire ou de huer quelqu'un.

Nous vous soulignons que, tout comme l'initiateur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Donc, ce n'est pas commenter un mémoire, c'est de rectifier des éléments factuels qui sont à l'intérieur d'un mémoire. Donc, ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres ou à les commenter. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis.

Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs propos, bien entendu, devront être brefs et factuels.

Ceci étant dit, la commission permettra également que des rectifications soient faites par écrit au cours de la prochaine semaine, compte tenu que les mémoires ne sont pas rendus publics à l'avance et que des rectifications pourraient être soumises à la commission après lecture des transcriptions qui sont déposées environ une semaine après la tenue des séances. Donc, on parle donc de transcriptions qui seraient disponibles mercredi de la semaine prochaine, donc on permettrait aux gens de faire des rectifications jusqu'à vendredi de la semaine prochaine, donc soit sur les mémoires, soit sur les transcriptions, après une lecture attentive.

À la suite de cette deuxième partie, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans le centre de documentation ou dans le site Web du BAPE et pourront être consultées gratuitement par Internet à la bibliothèque municipale de La Baie.

Quant aux documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions, ceux-ci seront disponibles en format papier au centre -- je me répète encore, mais c'est bon de le dire plus qu'une fois -- au centre de documentation du BAPE ainsi qu'en format électronique dans le site Web du BAPE accessible notamment à partir de la bibliothèque municipale de La Baie.

La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet. Le rapport sera remis à la ministre au plus tard le 17 octobre prochain. Par la suite, la ministre disposera de 15 jours pour le rendre public. C'est 15 jours calendrier.

Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que la ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible à la consultation publique. Donc, tout ce qu'on utilise normalement est public. S'il y a des éléments du rapport qu'on réfère à partir de d'autres informations, on met tout ça en bibliographie, donc 100 % de l'information utilisée par une commission est toujours connue.

Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Donc, beaucoup de ces questionnaires-là étaient sur les chaises, donc nous vous invitons à remplir le questionnaire. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire et de le remettre au secrétariat avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. CHRISTIAN FILLION

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, sans plus tarder -- alors comme j'ai dit tout à l'heure nous avons 12 présentations à l'horaire -- je vais inviter le premier organisme qui est inscrit, la Société des fabricants régionaux, monsieur Christian Fillion, président, à s'avancer à la table des intervenants.

Alors, bonsoir monsieur Fillion.

M. CHRISTIAN FILLION :

Bonsoir.

Alors, sans plus tarder, je vais commencer par vous présenter un peu qu'est-ce que la Société des fabricants régionaux. Elle a été fondée en 1993 et regroupe plus de 150 membres d'un bout à l'autre du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Elle s'est donné comme missions... »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] de la région et d'ailleurs au Québec. »

On a réalisé au cours de la dernière année plusieurs, plusieurs activités, dont des centaines d'entreprises ont participé, en termes de mariages et d'ententes d'affaires. On est présent aussi sur différentes tables, dont je vous passerai l'énumération pour respecter mes 15 minutes.

Le contexte du projet, bon, comme je suis le premier, je vais peut-être rapidement le représenter.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3 : « Métaux BlackRock MBR a annoncé... »

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] situé au sud de la ville de Chibougamau. »

Les impacts économiques que nous avons pu avoir la main dessus, sur les sites Web et différentes informations.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3 : « Investissement de 655 millions... »

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] de l'Administration portuaire du Saguenay. »

Quelques questionnements qui avaient été soulevés lors des consultations -- lors de la première consultation au mois de juin. Le transport -- qu'on va appeler le VTM, pour éviter de le dire à chaque fois, l'ensemble du mot -- de la mine à l'usine, donc...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4 : « Option A : Par voie ferroviaire... »

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] en moyenne à partir de 2021. »

Voilà pour le sommaire du projet tel que nous le comprenons.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4 : « Notre position... »

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] de l'aluminium et celle de la forêt. »

Permettez-moi de vous nommer quelques-uns de nos membres qui pourraient bénéficier de ce projet : Mercier Industries, Usinage SM, Proco, Dodec, ManErgo, Groupe LD et j'en passe. Il y en a plus d'une centaine comme ça.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5 : « Nous considérons d'ailleurs que la réalisation... »

Fin de la phrase, à la page 5 : « [...] soient les plus importantes possible. »

Et cela, en siégeant sur le comité du Comité de maximisation des retombées économiques, le CMAX, Développement Économique 02.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5 : « Voilà pour l'essentiel. Nous espérons... »

Fin de la phrase, à la page 5 : « [...] l'expression de nos sentiments les meilleurs. »

Fin du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci monsieur Fillion pour la présentation de votre mémoire. Effectivement, c'est vous qui avez brisé la glace, en quelque sorte. Alors, vous avez fait un petit résumé du dossier. Vous avez aussi relevé dans votre mémoire un point... la question du transport, vous allez voir que c'est une question qui va revenir souvent, disons, ce soir et même demain. La question du transport, c'est probablement l'élément qui revient le plus souvent dans l'ensemble des mémoires.

Nous, à la première partie de l'audience publique, bien entendu, bon, Métaux BlackRock nous avait résumé la situation. Eux aussi nous ont déclaré qu'ils favorisaient le transport ferroviaire, mais qu'il y avait genre trois obstacles qui se dressaient actuellement à leurs yeux, bien entendu dans la... entre autres dans la négociation qu'ils ont avec Rio Tinto. Si je résume la situation : un, il y avait une question de prix et de garantie de prix, de tarification; l'autre aspect, c'était les garanties de service à long terme; et l'autre aspect qu'on pouvait relever aussi, c'était la rapidité du service pour le tri des wagons, on pourrait dire, de la prise en charge des wagons à Arvida par Rio Tinto, vu que les trains sont amenés par les -- les convois sont amenés par le CN.

Donc, il y avait comme trois éléments qui ont été relevés, qui faisaient obstacle à ce moment-ci, que Métaux BlackRock nous a expliqués. Ils ont expliqué en même temps pourquoi ils optaient pour l'instant pour le camion. Ils disaient : « Bon, le camionnage, on contrôle les coûts et, ils nous ont dit, la solution est viable. » Bien entendu, ils disent : « On est toujours ouvert, là. Notre premier choix demeure en théorie le train, mais pas à n'importe quel prix. » Donc...

M. CHRISTIAN FILLION :

Bien, si vous me permettez, peut-être qu'à court terme, oui, on peut démarrer avec les camions, mais si on envisage une solution plus permanente à long terme, il pourrait y avoir une nouvelle voie, une voie de contournement ou quelque chose du genre. C'est sûr que ça se fait sur plusieurs années, là, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

Mais on aura l'occasion de revenir sur cette question-là avec d'autres organismes qui présentent des mémoires.

M. CHRISTIAN FILLION :

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Donc, on pourra voir la position de ces différentes organisations-là concernant le rail. Donc, on vous invite à demeurer dans l'audience ce soir pour voir la suite des choses concernant le transport.

M. CHRISTIAN FILLION :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que mon collègue a une question? Ça va?

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

M. CHRISTIAN FILLION :

C'est bon. Merci.

Mme LYNDA YOUDE

LE PRÉSIDENT :

Je vais maintenant inviter madame Lynda Youde à s'avancer.

Alors, dites-le-moi si j'ai mal prononcé votre nom de famille.

Mme LYNDA YOUDE :

Non, c'est très bien. « Youde », c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Alors, à vous la parole.

Mme LYNDA YOUDE :

Oui, bonsoir. J'interviens ce soir en tant que citoyenne. Je n'ai pas présenté de mémoire, mais je veux faire une réflexion globale sur ce projet.

Dans ma première partie, je vais comme m'adresser à ma petite-fille qui a 16 mois.

Alors, réflexion sur le projet de Métaux BlackRock dans une perspective de changement climatique et de développement durable. Voir l'avenir avec les yeux de nos descendants.

Tu sais, Livia, les politiciens parlent constamment de développement économique. Les entreprises, les lobbyistes et les organismes de promotion économique sollicitent nos gouvernements pour faciliter leurs stratégies de développement. Les échanges commerciaux répondent à une logique planétaire. Concrètement, nous assistons ici à des fermetures d'usines, alors que les pays émergents fabriquent maintenant la majorité de nos produits de consommation.

Les entreprises sont intégrées dans un grand marché. Les multinationales recherchent le meilleur coût de fabrication, où qu'il soit sur la planète. On est toujours en concurrence entre pays, quand ce n'est pas entre villes d'un même pays. Te rappelles-tu de la chaude lutte entre plusieurs villes nord-américaines pour obtenir un entrepôt Amazon? Je me demande si c'est vraiment une marque de progrès.

Ce genre de développements réalisés au cours des dernières années a aussi des conséquences réelles dans plusieurs pays : perte de biodiversité, désertification, régions aux prises avec des pénuries d'eau potable. Nous sommes devant un constat accablant. Si nous continuons de fermer les yeux et faire fi des impacts des changements climatiques, et ce sont les scientifiques du GIEC qui le disent, ce sera catastrophique.

Alors, comment initier un changement? La protection de l'environnement de la planète, c'est à nous d'y voir pour t'assurer un avenir viable. Chacune des décisions prises aura alors un impact significatif. Penser globalement, agir localement, c'est pourquoi Métaux BlackRock mérite notre attention aujourd'hui, et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est une porte ouverte sur cette nécessaire réflexion.

Pourquoi choisir le site de Grande-Anse pour cette usine? L'étude d'impact du promoteur présente une recherche de sites potentiels. La mine est située à Chibougamau, et on voudrait bien que la fonderie soit à proximité de la mine pour éviter le transport du minerai sur une grande distance. Ce n'est pourtant qu'à 600 kilomètres de l'usine que l'usine sera située. L'analyse comparative des différents sites mériterait d'être revue, selon moi. Je ne comprends pas qu'un parc industriel plus près de la mine, bien pourvu en eau et électricité ne soit pas disponible pour accueillir cette usine.

Les services publics. Actuellement, la zone industrialo-portuaire n'est pas desservie adéquatement en services publics, électricité, eau, et on nous présente le gaz naturel comme énergie pour le procédé industriel. Il faudra amener la conduite de gaz sur le site. N'oublions pas que le gaz naturel provient de l'exploitation des hydrocarbures, énergie dont nous devons continuer à diminuer la consommation afin d'assurer une transition énergétique digne de ce nom.

Pourquoi la biomasse forestière ne serait pas envisagée comme énergie de procédé? C'est de l'énergie renouvelable et cela créerait des emplois dans nos municipalités rurales. C'est une ressource renouvelable, abondante dans notre région.

Le transport. Amener le minerai par train semble problématique entre Chibougamau et Grande-Anse. Si vraiment ce site est recevable, suite à l'analyse indépendante du BAPE, il serait peut-être intéressant de procéder à la création d'un bureau de coordination ferroviaire régional et d'envisager la nationalisation du réseau Roberval-Saguenay.

L'interconnexion des transports dans une région étendue comme la nôtre nécessite une vision globale et indépendante afin de favoriser les besoins de chacun des utilisateurs. Dans le but de moins solliciter nos routes et promouvoir la sécurité de tous les usagers, le transport par camion devrait répondre à des besoins complémentaires. N'oublions pas que la neige et la pluie peuvent créer des conditions de déplacement comportant des dangers pour les automobilistes. Il faut vraiment y penser, afin que prendre la route soit accompagné d'un sentiment de sécurité.

Qualité de vie, paysage. Le fjord du Saguenay est unique en Amérique du Nord. Sa valeur et son intégrité doivent être protégées pour les générations futures. L'impact visuel de l'usine a été évalué, selon l'étude d'impact, de faible à moyen.

Lorsque les touristes ou les gens de la région iront faire l'activité Fjord en arbres ou Via Ferrata à Cap Jaseux, ou de l'hébergement dans les arbres, je ne suis pas certaine qu'ils apprécieront voir les installations de l'usine de Métaux BlackRock de l'autre côté de la rive. Un petit panache de fumée des tours de refroidissement agrémenterait le paysage! Ce n'est pas une telle contribution que mériterait ce paysage naturel exceptionnel.

Les agriculteurs contribuent à la beauté du paysage rural. Les champs, les bâtiments et l'activité agricole génèrent une activité économique importante dans les rangs. Un chantier de construction et la présence d'une usine vient enlever la quiétude du secteur, en plus que les terres devront supporter l'arrivée des services publics.

Qualité de vie, îlots de chaleur. Le secteur de Grande-Anse est situé dans la limite géographique du fjord du Saguenay. L'augmentation de la température du secteur industriel devrait être prise en compte en été. Il faudrait faire en sorte de diminuer les îlots de chaleur créés par les installations. Que ce soit les stationnements ou les différents aménagements, la présence des arbres devra être favorisée; des toits blancs, comme proposé dans l'étude d'impact, en utilisant des scories de titane et des revêtements de couleur pâle.

Énergie renouvelable. Afin de promouvoir l'utilisation d'énergie renouvelable, des panneaux solaires doivent être envisagés pour alimenter toute structure le permettant.

Qualité de vie, impact sonore. La construction d'une fonderie et son opération auront un impact sonore important dans le secteur Grande-Anse. L'effet d'amphithéâtre naturel du fjord propagera-t-il les bruits des installations? C'est au Cap Jaseux qu'on risque d'en jaser dans l'avenir.

J'en reviens au choix de ce site, il me semble peu adéquat du point de vue touristique. Zone industrialo-portuaire, industrie légère à cause de la présence du fjord, quelle vision d'avenir pourrions-nous avoir de ce secteur? Selon moi, il serait préférable d'éviter l'industrie lourde.

Comité de suivi. Toutes les améliorations proposées par le BAPE devront être endossées par le gouvernement et assurées grâce à une gestion participative des citoyens. De plus, le respect des résidents directement touchés par les activités industrielles sera nécessaire tout au long des années d'exploitation de l'usine.

Pour que demain soit, il ne faut jamais oublier que la préservation de notre environnement est un enjeu majeur pour les générations futures. Nous n'avons pas le droit de reporter nos actions. C'est

maintenant que nos gestes comptent pour la lutte au changement climatique. Ce sera pour ce projet, mais aussi pour ceux à venir.

Merci de votre écoute.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie, madame Youde, pour votre témoignage.

Disons que, on peut le répéter pour différents mémoires. Donc, les gens nous apportent des préoccupations, on les examine, dont dans certains cas on va dire : « Oh, il nous apparaît fondé, on va l'examiner plus en détail et on va en traiter dans le rapport. » Donc nous, on va regarder différents points, là. Déjà, on a commencé à faire le tour des points qui nous apparaissaient qu'ils ressortaient notamment à la première partie de l'audience publique.

Donc, je vous remercie pour votre contribution.

Mme LYNDA YOUDE :

Ça m'a fait plaisir. Puis si vous voulez avoir un peu plus d'informations par rapport à la biomasse forestière, il y a une étude qui a été faite en 2009, là, commanditée par le ministère des Affaires municipales et des Régions sur justement le potentiel pour faire de l'activité économique dans les régions rurales.

LE PRÉSIDENT :

Oui, je suis au fait de cette étude-là, effectivement.

Mme LYNDA YOUDE :

Oui? Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie.

Mme LYNDA YOUDE :

Merci.

M. CLAUDE BOUCHARD

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter Promotion Saguenay, donc monsieur Claude Bouchard, directeur développement industriel et affaires corporatives.

Donc, bonsoir monsieur.

M. CLAUDE BOUCHARD :

Bonsoir Monsieur le président, bonsoir Monsieur le commissaire. Je vais vous dresser un bref portrait de la ville de Saguenay.

Saguenay est née en 2002 de la fusion de sept municipalités et est la septième ville en importance au Québec. Elle compte 145 900 habitants. On y trouve deux ports de mer dédiés aux marchandises et ouverts 365 jours par an, un port d'escale qui accueillera cette saison 63 navires, dont le Queen Mary et Disney. C'est plus de 100 000 passagers et membres d'équipage qui feront escale dans la présente saison.

Côté routes, nous sommes reliés à Québec par une route à quatre voies divisées, appelée la 175.

Saguenay possède un aéroport à la fine pointe de la technologie avec deux pistes de 10 000 pieds et de 6 000 pieds, où on peut accueillir les plus gros appareils, dont récemment Air Force One. C'est l'aéroport régional le plus important au Canada en termes de vols vers le Sud.

On y trouve également trois complexes hospitaliers sur son territoire, dont l'hôpital de Chicoutimi affilié à l'Université de Sherbrooke, et grâce à ce partenariat, l'Université du Québec à Chicoutimi compte dans ses programmes une formation en médecine. On y trouve également deux cégeps, des écoles de formation professionnelle et technique qui ont la réputation de former la main-d'oeuvre de demain, adaptée aux besoins des entreprises.

Quant à Promotion Saguenay, c'est la société de développement économique de Ville de Saguenay. On y trouve 55 employés, un budget annuel de 16 millions. On a cinq divisions : commerce et services, services aux entreprises, tourisme, aéroport, industrie et migration d'affaires.

En ce qui concerne l'industrie, nous avons la responsabilité de la vente de terrains, la gestion des parcs industriels, la prospection d'entreprises. On souhaite faciliter l'implantation de projets industriels à

Saguenay. On travaille en étroite collaboration avec d'autres organismes, tels que l'Administration portuaire du Saguenay et la Société de la Vallée de l'aluminium.

Au niveau démographique. Selon l'Institut de la statistique du Québec, en 2006, Saguenay a affiché une perte nette de 1 500 résidents. Toujours selon l'Institut de la statistique, d'ici 2036, la croissance démographique de Saguenay sera moindre que dans le reste du Québec, avec un taux de croissance de 2 %. L'âge moyen de la population passerait de 42 ans à 48 ans. Avec ces données, on ne peut rester inactif. Il faut que des efforts considérables soient faits pour stimuler notre économie et améliorer le bilan démographique.

Quant à la situation économique de Saguenay. Historiquement, l'économie régionale s'est développée autour de l'exploitation forestière puis de la production de pâtes et papiers. Peu de temps après, en raison du fort potentiel hydroélectrique, l'industrie de l'aluminium s'implantait. Une croissance s'est poursuivie jusqu'au début des années 90. Au début des années 2000, il y a eu une vague de rationalisation et d'automatisation dans le secteur de l'aluminium, ça a eu pour effet de faire chuter le nombre d'emplois, malgré une hausse de la capacité de production du métal brut. En 2003, le ralentissement du secteur forestier a entraîné la fermeture dans l'arrondissement de La Baie des usines d'Abitibi-Consol, avec la perte de 640 emplois, et l'usine MDF La Baie avec la perte de 80 emplois.

Le développement de la zone industrialo-portuaire. Promotion Saguenay a pour mandat d'attirer des entreprises de grand gabarit à s'installer sur son territoire et permettre de diversifier son économie. En 2011, Ville de Saguenay, après un processus de consultations publiques, a adopté un schéma d'aménagement désignant la zone industrialo-portuaire comme une zone industrielle pour l'implantation d'usines de grand gabarit. En octobre de la même année, le gouvernement du Québec a reconnu conforme à ses orientations le schéma d'aménagement.

Au départ, la zone industrialo-portuaire était un vaste terrain sans infrastructures. En 2013, pour rendre la zone industrialo-portuaire plus accessible, des travaux ont été entrepris pour construire une voie ferrée de 12.5 kilomètres pour relier le port au réseau ferroviaire nord-américain. Aujourd'hui, des études et consultations sont en cours pour approvisionner le parc industrialo-portuaire en eaux de procédé, électricité et gaz. L'ensemble de ces services devrait être disponible en juin 2020.

Nos efforts de prospection. Depuis nos débuts, Promotion Saguenay, en 2003, on travaille à implanter des entreprises dans la zone industrialo-portuaire du port de Grande-Anse. Actuellement, deux projets ont été rendus publics : celui qui nous concerne, le projet de Métaux BlackRock, et le projet de GNL Québec.

En ce qui concerne les retombées économiques et les opportunités. En décembre 2016, Métaux BlackRock a confirmé son choix de construire une usine de transformation de métaux plutôt qu'un centre de transbordement tel qu'ils l'avaient annoncé en 2013. Les retombées sont majeures pour

Saguenay. On parle d'un projet de 650 millions, 300 emplois directs en phase d'opération. Puis si on pense que certains auteurs croient qu'un emploi dans le secteur industriel permet de créer trois emplois dans d'autres secteurs, il s'agit d'un impact énorme pour nous.

Ce projet permet de nous détacher de l'industrie traditionnelle et de diversifier notre économie. Ce sont des perspectives encourageantes non seulement pour nos PME, mais aussi pour le monde de l'éducation. C'est un projet qui pourrait favoriser l'économie circulaire, si Métaux BlackRock rend disponible ses rejets de chaleur, de CO₂ et de scories.

En conclusion. En juin 2013, lors des consultations publiques du COMEX tenues à Chibougamau concernant le projet minier de Métaux BlackRock, nous avons présenté un mémoire. La conclusion se lisait comme suit, Monsieur le président :

« Promotion Saguenay est favorable au projet de la minière BlackRock, dont les investissements à Grande-Anse contribueront au développement économique de Saguenay par la création d'emplois et la croissance des PME. Le projet qui, en 2013, devait être un centre de transbordement a évolué. Il s'agit maintenant d'une usine de transformation de métaux, faisant passer le projet de 100 millions à 650 millions. Ce projet a non seulement évolué en termes d'investissements, mais aussi en termes de lutte au changement climatique en utilisant le gaz naturel à la place du charbon, comme le font la très grande majorité des industries dans ce secteur d'activités.

Ce projet s'inscrit parfaitement dans nos efforts de diversification économique. Il aura un impact significatif en termes de création d'emplois, et on parle d'emplois de qualité, qui pourra permettre d'offrir du travail aux jeunes de la région, et même à des jeunes de revenir en région. Qui plus est, il présente d'excellentes opportunités pour nos entreprises régionales et le secteur de l'éducation.

En 1984, il y a des gens qui ont eu la vision d'installer un port dans la Grande-Anse. 34 ans plus tard, il s'agit du premier projet d'envergure qui pourrait s'installer dans le parc industrialo-portuaire de Grande-Anse. Ce projet permet d'amener non seulement l'eau, le gaz et l'électricité à Métaux BlackRock, mais aussi de doter la zone industrialo-portuaire d'infrastructures nécessaires pour offrir des sites attrayants lors de notre travail de prospection. »

Aujourd'hui, soit cinq ans suivant notre passage devant le COMEX, nous sommes toujours favorables au projet de Métaux BlackRock, puisqu'il s'agit d'un projet structurant pour la région.

Merci de votre attention, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour la présentation de votre mémoire.

Je vais demander à mon collègue s'il a des questions.

LE COMMISSAIRE :

Oui, moi j'avais une question, puis c'est sur le transport. Dans votre mémoire, on lit : « *En guise de conclusion, Promotion Saguenay est favorable au projet de Métaux BlackRock.* » C'est ce qu'on a entendu. « *Dans sa réalisation, nous favorisons le transport ferroviaire quant au transport de minerais et invitons les entreprises régionales à soumissionner.* »

Vous favorisez le transport ferroviaire, c'est ce qu'on comprend?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui, on favorise le transport ferroviaire, mais on comprend que l'entreprise pourrait également utiliser le transport par camion.

LE COMMISSAIRE :

Est-ce qu'il y a des conditions particulières? Qu'est-ce qui...

M. CLAUDE BOUCHARD :

Bien, écoutez, le réseau à Saguenay, quand on parle de transport par camion, est très bien fait, hein, on a peu ou pas d'impacts négatifs, si on parle du citoyen. Le réseau de transport par camion, il y a l'autoroute qui commence à partir de Jonquière et il y a le chemin de la Grande-Anse qui va jusqu'au port de Grande-Anse, et dans le chemin de la Grande-Anse, on ne retrouve qu'une résidence. Donc, l'impact négatif pour le citoyen est moindre. Évidemment, au niveau environnemental, on favorise le transport ferroviaire.

LE COMMISSAIRE :

Maintenant, si les problèmes qui sont associés au transport ferroviaire actuellement, là, les problèmes logistiques dont Métaux BlackRock nous a parlé dans la première partie de l'audience, est-ce que ça changerait votre recommandation ou si...

M. CLAUDE BOUCHARD :

Bien, écoutez, on n'a pas à s'immiscer dans une négociation entre deux parties prenantes. On souhaite que les deux parties puissent arriver à un résultat satisfaisant pour les deux. Mais dans le cas où, le projet, il n'y aurait pas d'entente, on est favorable au projet qui... on est favorable à la disposition

qui favoriserait l'implantation du projet, même si c'est le transport par camion.

LE COMMISSAIRE :

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

À la page 7 de votre mémoire, vous parlez... vous notez : « *Parmi les raisons qui ont motivé la compagnie minière à choisir ce site* », donc la zone industrialo-portuaire, vous parlez des incitatifs financiers. J'imagine que ce sont des incitatifs qui sont liés à la Ville de Saguenay?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ce serait quoi, entre autres?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Il y a un programme de congé de taxes qui avait été mis sur une période de 10 ans dégressif : 100 % la première année, 90 % la deuxième, ainsi de suite, jusqu'à la dixième année.

LE PRÉSIDENT :

C'est principalement ce programme-là que vous faites allusion dans les incitatifs financiers?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Mon autre question, ça porte justement sur l'implantation de la zone industrialo-portuaire. Donc, on voit que ça date des années 80. Qu'est-ce qui avait motivé les autorités de la Ville... bien, en fait, à l'époque c'était Chicoutimi, il y avait plein d'autres villes, donc ça devait être la MRC, j'imagine, qui avait regardé ça?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Non, bien en fait, un bref historique, il y avait des réservoirs qui étaient situés en plein centre-ville de Chicoutimi, où est aujourd'hui ce qu'on appelle la zone... la zone du Vieux-Port. Ça fait qu'en plein centre-ville, il y avait des réservoirs à essence, et le gouvernement fédéral à l'époque a pris la décision d'enlever ces réservoirs-là et de relocaliser le port dans le rang Saint-Martin, dans la Grande-Anse. Les bateaux qui sont accueillis aujourd'hui, pas certain qu'ils pourraient remonter le Saguenay en 2018.

LE PRÉSIDENT :

C'était un peu aussi dans la sous-question, pour comprendre l'implantation. Donc, ce que je présume, c'est « Pourquoi à Grande-Anse? », donc vous avez répondu en partie, donc ça veut dire que les marges industrielles existantes dans Chicoutimi, disons, à l'époque, ou même dans La Baie, ne permettaient pas, ça veut dire, si je comprends bien, de nouvelles industries à grande surface qui pourraient s'implanter là, donc c'est pour ça que vous avez choisi d'aménager une zone industrielle à l'extérieur des périmètres urbanisés, c'est ce que je comprends?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Bien, en fait, il y avait beaucoup d'avantages, dont entre autres être loin des secteurs densément peuplés. Donc, on est à mi-chemin, si vous voulez, entre La Baie et Chicoutimi. On est loin des zones densément peuplées, donc ça permettait d'implanter des industries qu'on ne pourrait pas implanter ailleurs sur le territoire.

LE PRÉSIDENT :

Donc, la recherche d'endroits, de terrains s'est faite donc : terrains disponibles de grande surface, possibilité d'installer un quai, un port?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que je comprends, là, qui ont motivé l'aménagement à Grande-Anse?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Depuis 84?

M. CLAUDE BOUCHARD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. CLAUDE BOUCHARD :

Merci.

**Mme MANON CYR
M. ALAIN POIRIER**

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter la Ville de Chibougamau, madame Manon Cyr, mairesse de Chibougamau, et monsieur Alain Poirier qui est conseiller.

Alors, bonsoir madame.

Mme MANON CYR :

Bonsoir messieurs.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir monsieur.

M. ALAIN POIRIER :

Bonsoir monsieur.

Mme MANON CYR :

Merci de nous recevoir. Alors, on va faire la lecture rapide de notre mémoire.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3 : « Fondée en 1954, l'histoire de la ville... »

Fin de la phrase, à la page 8 : « [...] une fois ses infrastructures construites. »

Fin du mémoire.

Mme MANON CYR :

Je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie pour votre présentation. Bien entendu, on a quelques questions. Je vais laisser mon collègue commencer et je vais poursuivre après.

LE COMMISSAIRE :

En page 6 de votre mémoire, vous parlez de contrats de deux ans aux transporteurs routiers. On parle ici... on ne parle pas du transport entre Chibougamau et Grande-Anse, là?

Mme MANON CYR :

Bien, ce qu'on comprend, nous, c'est que l'entreprise est en train d'analyser, mais toutes les fois qu'on a eu des interventions, soit auprès des gens de Saguenay ou d'ailleurs, tout le monde nous parle de deux ans de transport. Donc, on a déduit que c'était un enlignement qu'ils avaient pris sur deux ans au lieu de cinq ans.

LE COMMISSAIRE :

Mais on parle vraiment du transport de la mine jusqu'à Grande-Anse?

Mme MANON CYR :

Nous, ce qu'on croit foncièrement, c'est que l'entreprise veut aller en transport en camion, et ce qu'on comprend des interprétations qu'on a, elle y va sur une approche de deux ans au lieu de cinq ans.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Non, je pensais qu'on parlait du transport entre la mine et un terminal à Chibougamau, où c'est des camions de plus grande capacité qui sont utilisés, là, des camions...

Mme MANON CYR :

Tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

C'est de ceux-là qu'on parle?

Mme MANON CYR :

Non, on parle de... nous, présentement, c'est le scénario Chibougamau-Saguenay...

LE COMMISSAIRE :

Chibougamau-Saguenay.

Mme MANON CYR :

... en camion, quand on réfère à ces données-là.

LE COMMISSAIRE :

On parle aussi...

Mme MANON CYR :

Mais si je peux me permettre... monsieur Renaud, si je peux me permettre?

LE COMMISSAIRE :

Oui, allez-y.

Mme MANON CYR :

Selon nous, la logique du camionnage ne serait pas là. La logique, ce serait d'avoir une voie ferrée sur le site de la mine et de transporter directement du site de la mine au site de l'usine. Actuellement, ce n'est pas ce qui est envisagé, et c'est ça qui est dommage. Dans un monde idéal, une opération minière, tu prends ton concassé, tu le prends directement avec tes wagons, tu l'envoies directement où tu vas le transformer. C'est ça qui serait dans un monde idéal, mais... comme aujourd'hui, ce n'est pas...

M. ALAIN POIRIER :

D'ailleurs, c'était ça qui était prévu au départ : on faisait une ligne de 22 kilomètres de chemin de fer qui reliait la mine ou le concentrateur directement à la ligne principale du CN, puis après ça on s'en allait à Saguenay. Ça, ça serait la plus logique des solutions.

LE COMMISSAIRE :

À ce moment-là, on parle du projet original, où il y avait...

Mme MANON CYR :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

... on parlait à ce moment-là de 3 millions de tonnes, là?

Mme MANON CYR :

Tout à fait.

M. ALAIN POIRIER :

Oui, effectivement, mais c'est la même chose, je veux dire, au bout de la ligne, c'est 830 000 tonnes de concentré que tu relierais directement de chemin de fer à chemin de fer, là, sans le transporter par camion.

LE COMMISSAIRE :

Oui oui. Vous dites que vous êtes contre si... vous êtes contre le projet, vous ne voulez pas que le

projet soit autorisé si ce n'est pas le transport ferroviaire qui est choisi, puis vous allez même un peu plus loin, là, parce que le promoteur dans la première partie des audiences avait parlé de pouvoir commencer avec du transport par camion pendant une période de cinq ans, là, si on regarde la période d'amortissement de camions, puis envisager l'utilisation du transport ferroviaire un peu plus tard. Mais là, dans votre mémoire, vous dites bien que, pour vous, ce n'est pas acceptable, là, ce n'est pas...

Mme MANON CYR:

Tout à fait. Monsieur Renaud, vous savez, quand tu es mairesse de Chibougamau, tu te lèves le matin à rêver de la prochaine mine qui va partir chez vous, dans ta cour. Depuis au-dessus de 60 ans, Chibougamau est une ville minière, et les gens veulent avoir des projets miniers chez nous. Sauf que lorsqu'on parlait avec les gens de BlackRock, en décembre 2016, lorsqu'ils nous ont annoncé qu'ils iraient transformer l'usine à Saguenay, on leur disait : « Vous allez avoir un problème de chemin de fer. » On nous disait non.

Vous savez, en 2018, lorsqu'on veut développer un projet minier, habituellement les gens essaient de trouver des solutions pour s'adapter aux commentaires, d'avoir un dialogue avec les communautés.

Le chemin de fer, je comprends le gaz naturel, là, je comprends l'espace de port Saguenay, je comprends que Promotion Saguenay, il a le budget de la Ville de Chibougamau, on comprend tout ça, mais quand on veut travailler à développer une mine, puis avec un promoteur, il faut s'assurer qu'on ait l'impression qu'il écoute minimalement ce qu'on a à dire. Et, dans ce cas-là, malheureusement...

Et nous, si vous nous demandez : est-ce qu'on veut une mine? Oui. Est-ce qu'on veut une mine avec du transport en camion? Pour aucune considération. Est-ce qu'on veut que le minerai se transporte à Saguenay? Oui, on a déjà tout. Mais c'est vraiment le transport chemin de fer qui doit être privilégié ou camion sur de très courtes distances.

LE COMMISSAIRE :

Alors, quand vous dites : « *Enfin, pour nous, l'émission de permis temporaires ou conditionnels permettant dans un premier temps le transport routier n'est pas recevable, de crainte que le promoteur finisse par obtenir la levée de ces conditions, une fois ses infrastructures construites* », à quels permis vous faites référence?

Mme MANON CYR :

Bien, ce que je comprends, les audiences du BAPE doivent donner des recommandations pour le gouvernement du Québec, pour décider s'ils vont faire une usine de traitement du ferovanadium à

Saguenay. Alors nous, ce qu'on vous dit : pour l'ensemble de l'oeuvre, il faut considérer le chemin de fer et non le camion.

LE COMMISSAIRE :

Alors, ce permis-là auquel vous faites référence, c'est l'autorisation émise par le ministère de... on va dire, le ministère de l'Environnement?

M. ALAIN POIRIER :

Dans le cas où le ministère permettrait à l'entreprise, pendant un certain temps, de transporter le minerai sur la route publique entre Chibougamau et Saguenay, en attendant, hypothétiquement, de quelque chose qui se passerait au niveau du chemin de fer, une entente ou une voie de contournement ou quelque chose du genre, ça fait que ça donnerait la possibilité à l'entreprise de... Mais une fois le bras dans le tordeur, là, moi je pense qu'il n'y aura pas de retour par la suite, c'est impossible. Ça fait que, c'est pour ça qu'on est contre des permis temporaires.

LE COMMISSAIRE :

Par rapport au transport routier, vous avez soulevé un enjeu lié à la sécurité. Bon, vous avez soulevé aussi un enjeu lié à la détérioration des routes, là. Maintenant, on en avait un peu discuté, là, en première partie. On ne peut pas traiter... le ministère des Transports ne peut pas traiter les camions de Matériaux BlackRock différemment des autres camions qui roulent sur les routes du Québec, là, on s'entend que les routes sont des... sont d'accès public et les camions peuvent rouler.

Mais par rapport à l'enjeu de sécurité, il y a une question que... je ne sais pas si vous aviez eu le temps de voir cette réponse-là sur le site du BAPE, là, une question qui avait été posée... que la commission a posée au ministère des Transports par rapport à justement l'enjeu de sécurité sur tous les tronçons de route qui vont de Chibougamau à Grande-Anse, et le ministère a répondu qu'il ne voyait pas d'enjeux, pour lui il n'y avait pas d'enjeux de sécurité, que ce n'était pas problématique. Qu'est-ce que ça vous dit, là?

M. ALAIN POIRIER :

Toutefois, les statistiques, les dernières statistiques au niveau des décès dus au transport lourd, notamment dans la région Nord-du-Québec, laissent entrevoir des différences de ce que le ministère des Transports pense ou, en tout cas, donne comme information, parce qu'il y a eu 29 % de plus de décès dus au transport routier -- je veux dire, au transport lourd dans la région Nord-du-Québec dans la dernière année.

Nous, on pense que, parce qu'on connaît la route 167, là, je ne parle pas du reste de la route, mais la route 167, le parc de Chibougamau qu'on l'appelle, ou le parc Ashuapmushuan, il y a quand même des côtes, des virages serrés. En période hivernale, ce n'est pas facile, il y a des orignaux, des ours, il y a... t'sais, le transport... Puis il y a déjà beaucoup de transport lourd, déjà, ça fait qu'on en ajouterait encore plus, parce que le transport de copeaux, c'est des centaines de camions qui passent. Là, on ajouterait encore d'autres camions de 40 tonnes. Ce n'est pas des petits camions non plus. Ça fait que je pense que... il y a une question de sécurité, c'est clair. Il y a un enjeu là, c'est sûr.

Mme MANON CYR :

Mais on comprend qu'on ne peut pas traiter les camions de Métaux BlackRock différemment puis que c'est des infrastructures routières, mais je pense que dans toute la question du développement nordique, à un moment donné il faut avoir une certaine vision de ce qui s'en vient. Et on ne voit pas, dans le cadre des études actuelles, l'impact de l'ensemble des différents projets, de ce qu'il en est.

C'est pour ça que, pour la Ville de Chibougamau, il est important de consolider le chemin de fer puis de travailler à développer une cour de transbordement puis s'assurer qu'on puisse le plus possible enlever les camions sur le chemin.

En 2018, actuellement, les promoteurs qui ont des projets, si vous prenez une entreprise comme Barrette-Chapais ou autres, eux essaient de trouver des solutions pour diminuer justement l'utilisation du camionnage. Vous avez d'ailleurs une problématique au niveau de la main-d'oeuvre, des chauffeurs de camion, actuellement. Donc, dans une vision à long terme, l'objectif est de regarder, de voir comment on peut consolider et développer le chemin de fer et non l'utilisation du camion.

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais juste apporter des petites précisions, hein. La procédure, hein, c'est le gouvernement qui prend la décision, c'est la ministre qui va faire une recommandation favorable ou défavorable. Donc, ça n'appartient pas au BAPE de faire des recommandations. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on émet des avis sectoriels à la ministre.

Dans le cas du transport, on voit qu'il y a deux problématiques. Il y a des avantages et des inconvénients. Nous, ce qu'on prévoit faire, c'est présenter les différents avantages et inconvénients de chacune des deux solutions.

C'est clair qu'on n'est pas en mesure, nous, avec l'information qu'on a, de nous prononcer qu'est-ce que ça devrait être, qu'est-ce que ça devrait être pas, ne serait-ce que pour éviter de favoriser ou de défavoriser une des parties qui est en train de négocier. J'invoquerais cette seule raison-là et, pour moi, ça serait suffisant. Mais on va établir c'est quoi les enjeux qu'il en retourne.

Alors, c'est bien certain dans... nous, on prend acte de votre position. Hein, autrement dit, vous, vous dites : « Bien, s'il n'y a pas de transport ferroviaire, nous, on va se prononcer, bien, en réalité contre le projet minier », qui est indissociable du projet d'usine, dans le cas actuel, bien entendu, là. Donc ça, on prend acte de ça. Nous, on va dresser le portrait de la situation.

Comme je vous dis, ce n'est pas nous qui faisons des recommandations positives. Parce que souvent les gens, ils nous arrivent dans les mémoires, ils disent : « On souhaite une recommandation favorable du BAPE », par exemple, sur le projet, ou « une recommandation défavorable ». Mais je dis : non, nous, on n'émet pas de recommandations favorablement ou défavorablement par rapport au projet. Comme j'expliquais en première partie d'audience, autrement dit, on va allumer sur certains aspects, bon, une lumière verte, une lumière orange ou une lumière rouge, là, évidemment ce qu'on voit, puis on propose des éléments. C'est sûr, des fois ça peut arriver qu'on s'aperçoit que, tel problème, il ne s'atténue pas, et là on va dire : « Bien ça, c'est un problème grave, il n'est pas atténuable. » Donc, des fois les gens pourront inférer en disant : « La commission est défavorable au projet à cause de ça. » Mais, fondamentalement, ce n'est pas nous qui faisons les recommandations. Ça, c'est important à le préciser.

Ce qui est important pour nous aussi de mentionner, c'est certain, hein, comme j'ai mentionné à la première partie, la commission ne peut pas aller enquêter sur le projet de mine. C'est interdit formellement dans l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité sur l'environnement* qui dit : « La commission ne peut enquêter en territoire conventionné dans le cadre de la procédure. » Donc, le COMEX est là pour ça. Donc, les aspects propres au COMEX sont traités par le COMEX. Dans le sud, c'est nous. Bien entendu, il y a le trait d'union qui est le transport. Alors, c'est sûr qu'on n'arrête pas la ligne de partage des eaux pour dire : « Bien, nous, après ça, c'est le néant après. » C'est certain qu'il y a un point d'arrivée, un point de départ.

Ça fait que nous, on prend acte de ça, là, de vos différentes positions sur la question du transport ferroviaire, mais comme je vous dis, nous, on ne fera pas de recommandations. On dit : « Il y a un enjeu, il y a de l'opposition. » Comme je vous dis, des fois vous pouvez référer à d'autres rapports que j'ai eu l'occasion de signer, en faisant état qu'il y avait, disons, une forte opposition d'une municipalité à tel projet, ou un fort appui, mais c'est le gouvernement qui prend la décision puis c'est le ministre qui fait les recommandations là-dessus. Nous, on fait état des problématiques, des problèmes, puis on allume des lumières. Donc, après ça, le gouvernement dispose des rapports du BAPE.

Je dis souvent en exemple, ici même, bien en fait au Lac-Saint-Jean l'an passé, j'ai dit : « Quand les gens ne sont pas d'accord avec un rapport du BAPE, les gens ne se gênent pas, que ce soit des promoteurs, des citoyens, bien quand les gens ne sont pas d'accord avec un rapport du BAPE, bien ils le mettent de côté, là. » Nous, on n'est pas là pour essayer de nous imposer. Nous, on essaie de jouer un rôle-conseil auprès de la ministre. On va faire des avis aussi qui sont collatéraux, hein, parce qu'il y a des éléments qui peuvent aller dans un décret, dans un rapport du BAPE; il y a des éléments qui

peuvent s'adresser, par exemple, disons à une municipalité, mais qui ne mènent pas... qui ne seront pas des conditions au décret, mais des choses qu'une municipalité peut faire.

Alors nous, on essaie de jouer un rôle-conseil auprès de tout le monde. Ça fait que les gens, ils font ce qu'ils veulent avec les rapports par après, là, t'sais, on joue un rôle modeste. Ça aussi, je voulais mettre les choses en perspective. C'est important.

Soyez assurés, nous, on va aborder bien entendu la question du transport. Ce qu'on comprend, je vous invite à continuer, il y a encore des éléments des mémoires qui s'en viennent qui vont parler du transport, donc ça peut permettre à tout le monde de voir c'est quoi l'état du dossier actuellement, là, entre le transport ferroviaire et le transport par camion.

Ça ferait le tour des éléments que j'avais. Mon collègue m'a volé une ou deux petites questions.

Ah oui! J'avais une question, je ne veux pas oublier. Dans la page 6 de votre mémoire, votre projet de pôle logistique, là, bon, c'est rendu où ce projet-là? On a vu que l'initiateur a montré sur une carte un endroit, là, en première partie.

Mme MANON CYR :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Mais votre projet, il en est rendu où pour ce pôle-là?

Mme MANON CYR :

Actuellement, c'est un projet qui est dédié principalement à Nemaska Lithium. Donc, le projet va voir le tour -- le jour. D'ailleurs, en passant, que BlackRock utilise le quai multifonctionnel ou pas, le projet va voir le jour.

LE PRÉSIDENT :

Il est rendu à quelle phase?

Mme MANON CYR :

Il est en phase d'élaboration des plans et devis finaux pour la préparation, puis Nemaska Lithium nous a signifié aujourd'hui qu'il entendait poursuivre les démarches pour l'obtention. Donc, les délais

pourraient fonctionner très bien.

On est conscient que ce n'est peut-être pas la position idéale géographiquement par rapport au dossier de la mine BlackRock, mais il faut comprendre qu'initialement BlackRock était dans le projet également. Il y a eu de l'évolution au niveau des dernières années.

Vous savez, c'est des projets qui demandent beaucoup de temps, beaucoup d'élaboration, et l'objectif de la Ville de Chibougamau, c'était de trouver le moyen d'avoir une cour de transbordement dans son secteur, au lieu de se ramasser avec trois, quatre cours de projets -- de transbordement avec différents projets. Et, dans le cas de BlackRock, on leur a toujours dit : « Vous faites une cour de transbordement sur votre site minier, on comprend très bien ça, puis il n'y en a pas de problème. » Mais lorsqu'ils envisagent, par après, de faire une autre cour le long de la 167, là ça cause problématique.

Donc, les gens de BlackRock nous ont invités à s'asseoir avec eux. On va s'asseoir avec eux pour regarder au niveau du projet logistique puis comment, en termes de transport, ça peut se faire. Parce que le transport se ferait beaucoup par chemins forestier et non sur les routes publiques. Ça fait que c'est des routes publiques, mais pas le même niveau d'accessibilité. Donc, c'est là qu'on est rendu au niveau du chemin de fer.

Je vous dirais que, la semaine passée, j'ai beaucoup de citoyens qui me disaient : « Manon, c'est comme si tu faisais un enjeu pour ne pas avoir de mine puis d'avoir une cour de transbordement. » Ce n'est pas ce qu'on veut. Lorsqu'on est à Chibougamau, je vous le répète, nous, on est une ville minière. On en veut des mines chez nous. Mais, à un moment donné, il faut sentir que, le promoteur, il a une volonté réelle de travailler avec les gens de la communauté pour justement favoriser l'optimisation du projet. Que l'intérêt financier de l'entreprise versus l'intérêt communautaire, collectif de la communauté se rejoignent. Et, habituellement, on travaille assez bien, on réussit à le faire avec les gens des différentes entreprises minières. Mais là, à ce niveau-là, on a un petit bris de confiance qu'il faut récupérer.

Mais, les gens, il y a toujours un lien de communication avec les gens de BlackRock encore dans les dernières semaines, et on va continuer à le faire, on va continuer à travailler. Mais c'est sûr que, pour nous, qu'on envisage même en 2018 de transporter 850 000 tonnes par voie terrestre, camions, au lieu de chemin de fer, pour moi c'est... pour nous, c'est un non-sens.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie pour votre présentation.

M. ALAIN POIRIER :

Merci.

Mme MANON CYR :

Merci à vous.

Mme CLAUDIA CARRASCAL LEAL

LE PRÉSIDENT :

Je vais maintenant inviter la ZIP de Saguenay-Charlevoix, madame Claudia Carrascal Leal à s'avancer.

Alors, bonsoir madame.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Donc, j'espère que j'ai bien prononcé votre nom.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Ce n'est pas grave, je suis déjà habituée.

Bon, je m'appelle Claudia Carrascal, je suis la chargée de projet du comité ZIP. Donc, avant de présenter le mémoire, je vais vous présenter le mandat du comité ZIP.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Le comité ZIP Saguenay-Charlevoix est un organisme... »

Fin de la phrase, à la page 7 : « [...] et repartir chargés par l'usine de Métaux BlackRock. »

Fin du mémoire.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Merci beaucoup pour votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions pour votre présentation.

Concernant la question de la navigation, ce qu'on comprend, c'est des pilotes de la voie maritime, donc non plus ce n'est pas le... les navires ne choisissent même pas les pilotes, les pilotes sont assignés et obéissent aux directives, disons, que Pêches et Océans pourrait avoir émis, par exemple, ou Transports Canada pourrait avoir émis concernant les conditions de navigation, la vitesse des navires, les endroits où ils doivent circuler. C'est ce qu'on en retient.

Mais nonobstant ça, nous, on a quand même demandé un avis à Pêches et Océans concernant toute la question de la navigation dans le Saguenay. On sait qu'ils ont produit déjà des documents et qu'ils abordaient des séries de... il y avait deux grands axes de solutions qu'ils entrevoyaient, donc des solutions axées sur la recherche qui peuvent mener à des nouvelles mesures, mais aussi une série de mesures qu'ils voulaient explorer. Donc nous, on leur a demandé un avis, ils ont demandé un certain délai pour pouvoir donner une réponse étoffée, pour savoir où ils en sont rendus et qu'est-ce qu'ils envisagent pour la question de la navigation dans le Saguenay.

C'est un... bien, en fait, c'est un hasard parce qu'on ne s'est pas consulté, mais cette semaine l'Agence canadienne d'évaluation environnementale va tenir des consultations portes ouvertes, je crois que c'est mercredi, concernant l'autre terminal qui est projeté par l'autorité portuaire du côté de la rive nord du Saguenay. Donc, il y a des aspects qui sont à l'intérieur de ces études-là qui ont été faites qui concernent aussi la navigation dans le Saguenay et les impacts potentiels sur le béluga.

Nous, pour voir clair dans l'histoire, on a demandé un avis, donc on a hâte de l'avoir, pour voir qu'est-ce qu'on pourrait apprendre là-dedans. Ça peut être instructif, là, qu'est-ce qu'ils envisagent de faire concernant les règles de navigation. C'est pour ça que, pour l'instant, c'est là-dessus qu'on veut se centrer concernant la navigation, donc qu'est-ce que Pêches et Océans va nous dire.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Par contre, sur la navigation, sur le béluga, bien entendu, on a centré notre demande là-dessus, sur les mammifères marins, mais vous parlez de l'érosion des berges, donc d'érosion des berges dans le Saguenay, dans le fjord. Donc, est-ce que... vous, est-ce que vous avez des endroits? Parce que, de ma perception, c'est que l'ensemble des berges sont rocheuses, puis il y a quelques endroits dans les entrants qu'il y a des plages, souvent des plages de galets. S'il y a du sable fin dans le Saguenay, ça doit être dans le fond, dans le fin fond de certaines petites baies, compte tenu des conditions naturelles d'érosion. Est-ce qu'il y a des endroits, est-ce que vous avez des cartes, des informations concernant les zones sensibles à l'érosion dans le fjord?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, justement, nous, on a visité L'Anse-Saint-Jean, parce qu'il y a eu une étude par Environnement Canada à cause de l'érosion des berges, et nous, on est en train de, oui, de faire un projet avec la municipalité de L'Anse-John. On a visité vers les campings, toute cette partie, parce que justement il y a l'érosion des berges.

Il y a longtemps, ce que... non, l'année passée, Environnement Canada a fait l'étude, mais juste a fait une étude pour démontrer qu'il y avait l'érosion des berges. Et nous, comme au comité ZIP Saguenay-Charlevoix, nous, on pense travailler ensemble avec la municipalité pour évidemment améliorer cette partie qu'il y a vraiment dans l'endroit précis et dans notre secteur, c'est à L'Anse-Saint-Jean.

Je ne sais pas dans l'autre partie de notre territoire, ça...

LE PRÉSIDENT :

Ça ne s'appelle pas l'Anse-Saint-Jean?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

L'Anse-Saint-Jean, oui, à l'Anse-Saint-Jean, ça, je peux vous préciser qu'il y a de l'érosion des berges, et l'étude qui a été faite par Environnement, et nous, nous allons travailler bientôt avec eux.

LE PRÉSIDENT :

Vous dites que c'est Transports Canada qui aurait fait...

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Non, Environnement Canada.

LE PRÉSIDENT :

Environnement Canada aurait fait une étude?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, l'année passée, ils ont pris des photos pour constater qu'évidemment il y avait l'érosion des berges, tout ça, la partie du camping. Et, en plus, on est allé le visiter cet été.

LE PRÉSIDENT :

Dans quel cadre Environnement Canada est intervenu pour faire l'étude?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Plutôt l'étude a été faite dans le cadre géomorphologique. Ça, ils n'ont pas touché la partie d'études environnementales, les impacts. Ça serait plutôt moi -- la ZIP qui va faire l'étude. Si L'Anse-Saint-Jean, la municipalité, sera d'accord, nous à ce moment-là on fera la partie d'environnement, les impacts, et évidemment on fera des plantations, des plantations adéquates pour éviter l'érosion plus tard.

LE PRÉSIDENT :

Parce que ça fait longtemps, mais je me souviens que dans le cas de l'estuaire du Saint-Laurent, il y avait déjà eu une étude, ça remonte assez loin, qui avait été faite pour savoir c'est quoi la proportion de l'érosion des rives qui est causée par le vent, les phénomènes naturels, et quel pouvait être l'effet additif de la navigation, je me souviens, il y a longtemps. Donc, il y a des modèles qui existent pour inférer l'effet, s'il est significatif ou pas, de la navigation.

Alors, c'est sûr que dans les endroits du fleuve Saint-Laurent, je ne sais pas, dans les îles de Sorel où c'est relativement étroit, l'effet de la navigation est très perceptible. D'ailleurs, les bateaux doivent circuler à vitesse réduite. C'est sûr que, dans l'estuaire, ce que je me rappelle des études, je n'ai pas les chiffres exacts, mais ça donnait que l'essentiel des vagues, du régime des vagues était causé par la nature, que l'ensemble de la navigation était... n'avait pas vraiment de rôle significatif. Dans le Saguenay, je ne sais pas qu'est-ce que ça donnerait une étude comme ça.

Mais nous, on essaie de voir... pour L'Anse-Saint-Jean, je vais essayer de voir qu'est-ce qu'on peut trouver sur les problématiques d'érosion. Ce que je connais du Saguenay, c'est des plages de galets, parce que les plages sont en équilibre, à ce moment-là, de galets sont en équilibre avec le régime des vagues qui existe dans le Saguenay. C'est pour ça qu'au Québec, de façon naturelle, on ne rencontre pas beaucoup de plages de sable, là. Mais je fais des déformations parce que je suis géomorphologue, mais le Québec c'est venteux puis les Grands Lacs n'aiment pas le sable fin, là, on peut le voir, mais c'est la même chose aussi dans... mais dans le cas du Saguenay, je connais moins.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Mais nous, dans le cas de... pour éviter l'érosion, ça serait des plantations de sol. Ce sont des plantations qui sont bien adaptées pour éviter. Et, bon, si la municipalité accepte et tout ça, avec les études, nous, on fera une étude plutôt environnementale parce qu'elle est déjà faite, géomorphologue.

LE PRÉSIDENT :

C'est certain, après ça vous avez mentionné, vous n'êtes pas toute seule à mentionner la question... juste un petit commentaire concernant les projets connexes qu'on appelle. C'est sûr c'est délicat, lorsque les projets sont faits par des utilités publiques, je pense qu'il y a une différence, je crois qu'il y a une distinction à faire. Quand c'est une utilité publique, bien le promoteur n'a pas le choix, un initiateur, bien, c'est un monopole.

Prenez Énergir, c'est un monopole; Hydro-Québec, c'est un monopole, donc eux, ils font les projets séparément des autres projets. On l'a vu d'innombrables fois, par exemple, ne serait-ce que dans le cas des projets éoliens, donc les promoteurs, les initiateurs font leur parc éolien, prévoient un poste de transformation pour leur courant, et ça s'arrête là parce que c'est Hydro-Québec qui a l'exclusivité, le monopole d'aller raccorder le parc éolien au réseau de transport.

Ça fait que, dans le cas des utilités publiques, c'est plus délicat de dire : « Ah, là, il faudrait que ce soit regroupé. » Disons que les initiateurs ne peuvent pas... Bon, c'est sûr que pour les autres aspects, bien on pourra le regarder, là...

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Ah, oui oui, il y a d'autres...

LE PRÉSIDENT :

... les autres projets connexes, on pourra le regarder, mais je pense qu'il faut faire une distinction avec les utilités publiques, là, dans le cas des projets connexes.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K. Si vous êtes intéressé pour l'érosion des berges...

LE PRÉSIDENT :

Quand on parle de morcellement, là, mais pour le morcellement des projets, c'est plus délicat, là. Comment éviter? Bien, c'est par les lois, hein, c'est... Énergir à l'exclusivité de la desserte, pour le gaz naturel, bien il y a Gazifère dans l'Outaouais, mais disons que pour la région du Saguenay, ça relève d'Énergir. Donc, c'est leur projet.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, on peut donner des recommandations, mais sûrement...

LE PRÉSIDENT :

C'est plus délicat.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

... on ne peut pas dire comment il faut le faire, mais sûrement il y a toujours des impacts négatifs et positifs et des avantages, comme vous avez dit, mais nous, on fait juste des recommandations. Et je suis certaine que Métaux BlackRock a fait un bon travail avec les impacts environnementaux liés. Mais c'est toujours, la navigation, c'est un peu plus délicat par rapport les moyens de transport ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

Mais je conviens que... on a quand même, nous, pour l'audience, invité des gens qui voulaient faire des commentaires, des préoccupations en lien avec les projets connexes à venir. Bien entendu, nous, on va les transporter, là, si... par exemple, concernant la ligne électrique ou la ligne de gaz projetée, bon, bien... concernant les milieux humides, la forêt, les terres agricoles, donc les gens sont... on les a quand même invités à la première partie, là, à nous faire part des préoccupations. Nous, on va les transporter. Les gens d'Énergir, j'imagine qu'ils vont lire notre rapport aussi.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui. O.K. Bien, c'est sûr que...

LE PRÉSIDENT :

Donc, on essaie de faire quand même une petite contribution pour essayer quand même de réussir à avoir une meilleure... avoir une meilleure vue d'ensemble.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, c'est sûr que la, pour finir, la ZIP s'intéresse sur la rivière Saguenay, mais nous, les points importants qui nous intéressent, c'est la navigation. Il y en a d'autres, mais nous, on est plutôt intéressé sur la navigation, et les autres organismes vont aborder d'autres sujets.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça fait que nous, aussitôt qu'on aura la réponse du MPO, prochainement, on va la mettre en ligne, là, pour que les gens puissent en prendre connaissance.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Mon collègue avait une précision.

LE COMMISSAIRE :

Oui. Par rapport à l'érosion des berges, vous avez parlé de travaux qui ont été faits par Environnement Canada, est-ce que c'est possible d'avoir une référence?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, oui, je l'ai dans mon ordinateur. Vous avez... je peux vous donner mon courriel pour envoyer le document.

LE COMMISSAIRE :

Oui, vous n'avez qu'à le transmettre à madame Cloutier.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Ah! O.K. O.K.

LE COMMISSAIRE :

... puis elle va pouvoir nous le transmettre.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K.

LE COMMISSAIRE :

Puis j'avais un autre point. Quand vous parlez : « *Le comité ZIP Saguenay-Charlevoix considère que par le passé, les navires commerciaux entrant dans le Fjord sont toujours arrivés chargés à pleine capacité donc sans eaux de ballast* », c'est des données encore là que vous avez qui... par rapport aux navires qui entrent dans le Saguenay, vous avez des données par rapport à ça?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Quelle page, excusez-moi? C'est quelle...

LE COMMISSAIRE :

La dernière page.

LE PRÉSIDENT :

Sur les espèces exotiques.

LE COMMISSAIRE :

Sur les espèces exotiques envahissantes.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, sûrement, mais... oui, on ne l'a pas indiqué. Nous, on s'est basé sur les études que Métaux BlackRock a faites, qui ont été publiées sur le site Web, mais malheureusement, désolée, on n'a pas mis la référence exacte. Pour nous, on s'est basé sur les études, oui.

LE COMMISSAIRE :

Pour affirmer, là, que les navires commerciaux entrant dans le...

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, oui, évidemment.

LE COMMISSAIRE :

Oui? Si vous pouvez aussi nous... C'est possible d'avoir une référence?

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K. Sur la partie des espèces envahissantes, c'est ça que vous me demandez? O.K.

LE COMMISSAIRE :

Oui, la première phrase, là, lorsqu'on parle : « *Les navires commerciaux entrant dans le Fjord sont toujours arrivés chargés à pleine capacité.* »

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K.

LE COMMISSAIRE :

La référence, là, qui nous permet d'avoir ces données-là.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

O.K. Merci. Oui.

LE COMMISSAIRE :

Et par rapport à ça, bien encore là, dans le cas des eaux de ballast, il y a une réglementation de Transports Canada qui... est-ce qu'on doit comprendre que vous considérez que cette réglementation-là n'est pas suffisante, qu'elle devrait être...

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Non non non, je n'ai pas dit ça. Évidemment, il y a, oui, il y a une loi, mais c'est toujours toucher la partie des impacts environnementaux. Si nous, on parle des eaux de ballast, je connais la loi, je ne me rappelle pas tout ce que dit la loi, mais chaque projet doit faire une étude d'impact environnemental, et si admettons que la navigation est acceptée, le moyen de transport, il faudrait étudier en profondeur les eaux de ballast concernant la loi environnementale que vous m'avez dite.

Mais non, je considère que c'est suffisant, mais surtout il faut étudier en profondeur cette partie, parce que c'est un peu plus dangereux, il y a beaucoup de risques, si on prend, comme je vous ai dit, la navigation, les eaux de ballast, parce qu'il y a toujours des contaminants, il y a toujours des parties d'oeufs, de larves qui peuvent arriver d'un endroit à l'autre à cause du transport de la navigation. Mais je ne connais pas par coeur la loi.

LE COMMISSAIRE :

Non, mais il y a une... ce que je soulevais simplement, c'est qu'il y a une réglementation sur la gestion des eaux de ballast, là. On ne peut pas... les navires doivent... puis d'ailleurs, les pilotes et les armateurs qui naviguent dans le Saint-Laurent...

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Doivent la connaître.

LE COMMISSAIRE :

... doivent connaître ces réglementations-là, comment on dispose des eaux de ballast, là. Je voulais juste m'assurer qu'on se comprenait bien par rapport à ça.

Mme CLAUDIA CARRASCAL :

Oui, oui. Non, c'est juste ça qu'il faut faire attention, même s'il y a une loi, ce qui se passe sur le... comme on dit, sur le terrain est différent par rapport à ce que des fois est dans les lois. Des fois, on ne peut pas tout éviter, on ne peut pas prendre toutes les mesures quand il arrive des accidents qui sont imprévus ou inattendus. Mais, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**Mme LYNE CHOQUETTE
M. LUC MICHAUD**

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter Développement Chibougamau, madame Lyne Choquette ainsi que monsieur Luc Michaud. Donc, madame Lyne Choquette qui est la directrice générale et Luc Michaud qui est président du conseil d'administration.

Oui. Alors, à vous la parole. Bienvenue.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Bonsoir, Monsieur le président. Monsieur le commissaire, bonsoir. Présentation du mémoire.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1 : « Développement Chibougamau, organisme... »

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] ne devrait être envisagée selon nous. »

Si le promoteur choisit l'option du transport ferroviaire, nous sommes plutôt favorables au projet.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4 : « Position quant à l'autorisation... »

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] malheureusement pas autoriser le projet. »

Fin du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

Monsieur... vous êtes monsieur Michaud?

M. LUC MICHAUD :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous quelque chose à rajouter?

M. LUC MICHAUD :

Non, c'est bien correct.

LE PRÉSIDENT :

Non, ça va? Donc, on peut aller aux questions?

M. LUC MICHAUD :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Tout à l'heure, on avait commencé à parler avec la Ville de Chibougamau, la question, là, des... ce que le ministère des Transports nous a donné comme informations. C'est certain que nous, là, on fonctionne, la commission, un peu, on pourrait dire, par prépondérance de preuve, on pourrait dire, là, sans trop judiciaireiser toutes les affaires. On a des personnes-ressources, des spécialistes donc en transport sur la route nationale, le ministère des Transports, là -- c'est sûr qu'ils ont un nom différent maintenant, mais... et du transport électrique, là, le MTMDET -- mais si des gens veulent contester les données du ministère des Transports, hein, ils peuvent nous envoyer un complément de mémoire.

C'est sûr que nous, si quelqu'un conteste une évaluation du ministère des Transports, bien c'est-à-dire qu'il faut qu'il nous fournisse des données, en disant : « Bien, ces données-là ne sont pas bonnes. » Nous, on va essayer de regarder ça, puis si on ne comprend pas, on va reposer des questions au ministère des Transports.

Mais, dans l'état des choses, le ministère des Transports nous a dit qu'il n'anticipait pas de

problèmes de sécurité liés au camionnage par Métaux BlackRock, ni de problèmes de fluidité. Donc nous, on a ça qu'on pourrait dire en banque, mais si les gens veulent contester cette affirmation-là du ministère, ils sont les bienvenus, là.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Si...

LE PRÉSIDENT :

Mais je ne veux pas partir de débat ici ce soir. Nous, ce qu'on veut, si quelqu'un conteste, ce n'est pas en disant : « Je ne crois pas le ministère. » Ce n'est pas une preuve, pour nous.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Mais dans...

LE PRÉSIDENT :

Mais si les gens ont des données -- excusez-moi -- à ce moment-là, qu'ils nous envoient leurs éléments qui permettent de contester l'évaluation du ministère.

C'est simplement pour dire ça concernant le transport. Simplement ça. Donc, je ne veux pas partir de débat « Est-ce que le ministère des Transports a tort? », ce soir, mais si des gens pensent que le ministère des Transports a tort, envoyez-nous des compléments à vos mémoires puis on pourra les regarder, mais à défaut de ça, nous, on va prendre les données que le ministère des Transports nous a données et ses conclusions à lui, après examen technique, là, concernant la sécurité et... entendons-nous bien, la sécurité et la fluidité.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Pour tirer les choses au clair, là, comment le BAPE procède dans l'analyse de ces...

Mme LYNE CHOQUETTE :

Donc, on vous envoie le document par courriel à madame Cloutier?

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça. Si vous dites : « Le ministère des Transports est dans le champ », bien c'est de nous dire... nous expliquer pourquoi...

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

... à ce moment-là. Sinon, nous, on prend... on va prendre ce que le ministère des Transports nous dit. C'était simplement pour qu'on se comprenne tous bien.

M. LUC MICHAUD :

C'est la Société de l'assurance.

LE PRÉSIDENT :

Parce que, c'est ça, ça revient souvent. C'est sûr qu'il y a des taux d'accidents, parce que le ministère nous a donné des taux d'accidents, des choses comme ça, qu'il avait sur les différents tronçons, puis il a fait un commentaire dessus, hein.

On sait aussi que la Société de l'assurance automobile donne des taux d'accidents ou des... donne des statistiques, plutôt, d'accidents. Ça, on a déjà fait affaire avec eux pour avoir des renseignements, mais ça peut arriver que les données ne sont pas en contradiction avec... ce que le ministère... Mais, en tout cas, si vous avez des données, donnez-nous-les, on va les regarder pour voir s'il y a des nuances à faire ou si le ministère est en contradiction. Mais à défaut de ça, nous, on prend ce que le ministère spécialiste nous dit.

Oui, je vais laisser la parole à mon collègue, si vous permettez.

LE COMMISSAIRE :

Non, c'était simplement par rapport à ça, dire que si vous regardez sur... je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de regarder la réponse du ministère des Transports qu'il nous a soumise par rapport à la question qu'on lui avait envoyée justement sur les aspects de sécurité sur les différents tronçons, là. Il nous a fourni des statistiques par rapport à, véritablement, là, la route suivie, les différents tronçons de route.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Est-ce que ça incluait le Nord-du-Québec ou pas?

LE COMMISSAIRE :

C'est le trajet entre Chibougamau et Grande-Anse.

Mme LYNE CHOQUETTE :

O.K.

LE COMMISSAIRE :

On a demandé, spécifiquement sur la route 167, sur la route 169, 170 et ainsi de suite, on a demandé exactement les points qui pouvaient poser des problèmes. Je vous invite à regarder...

Mme LYNE CHOQUETTE :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

... parce que c'est ce qu'on nous a transmis, puis ce que le ministère concluait dans sa réponse, c'est qu'il ne voyait pas d'enjeux au niveau de la sécurité. Mais s'il y a des données... s'il y a d'autres données qui nous permettent de voir ça autrement, avec ces données-là, on reposera d'autres questions au ministère, là.

M. LUC MICHAUD :

Parfait.

LE COMMISSAIRE :

C'est ce qu'on nous a répondu, alors...

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Une autre petite précision. Pour la création d'emplois, à la page 4 de votre mémoire, vous parlez : « *Nous aimerions avoir les détails des postes à pourvoir à Chibougamau incluant le nombre d'emplois créés au total et par types de postes.* » C'est sûr que nous, on n'enquête pas sur la mine, mais je vous invite à rester, après la pause, on a Raymond Chabot Grant Thornton qui va présenter un mémoire. Eux ont fait une évaluation sur la création d'emplois. On a une question à leur poser qui pourrait vous intéresser. Donc, je ne vous dis pas la question qu'on va leur poser, on réserve ça pour après la pause, mais la question pourrait vous intéresser...

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

... voir si on peut avoir, nous, de notre côté une réponse positive à notre demande. Donc, ça pourrait vous aider à vous alimenter en rapport avec le paragraphe « *Création d'emplois* ».

Pour la partie « *Étude de faisabilité* », j'aimerais bien vous comprendre, parce que vous dites : « *Nous aimerions que le promoteur nous remette une copie de son étude de faisabilité.* » Bon, ma compréhension, encore une fois, ce sont des documents financiers confidentiels. C'est sûr que vous pouvez toujours les demander au promoteur, je ne sais pas qu'est-ce que ça va être sa réponse, mais disons que la commission, elle, n'ira pas dans ce champ-là parce que c'est évident que, dans l'analyse, on arriverait à la conclusion que la divulgation de renseignements financiers sensibles, ça pourrait porter préjudice au promoteur.

Sans doute que 99.9 % de la population de la terre pourrait prendre connaissance de l'étude de faisabilité, c'est le 0.1 ou même le 0.01 % qui peuvent s'avérer des entreprises qui sont dans le domaine qui, eux, seraient peut-être intéressés de voir le modèle d'affaires et c'est quoi la compétitivité ou la concurrence potentielle que Métaux BlackRock pourrait leur livrer.

Alors, c'est pour ça que, sachant d'avance que c'est de l'information financière sensible, on ne demandera pas ce genre d'étude là.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Je comprends.

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'on serait obligé de rendre une décision qui reconnaît le préjudice, assez que ça pourrait faire tomber le projet juste de mettre cette étude-là publique. Mais vous pouvez peut-être essayer de parler quand même avec Métaux BlackRock pour savoir sur quels points précis vous aimeriez avoir, peut-être qu'ils seraient ouverts à vous fournir de l'information.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Je comprends.

LE PRÉSIDENT :

Mais il faut que vous compreniez toujours la question des fameuses études financières, des pro forma d'entreprise, c'est de l'information sensible pour l'entreprise et intéressante pour les concurrents, même si le commun des mortels, probablement que le promoteur, ça ne le dérangerait pas, que le commun des mortels prenne connaissance de tous les chiffres. C'est ça la nuance à faire.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Ce qu'on note aussi, comme j'ai dit tout à l'heure, pour le transport du concentré, bien entendu nous on va faire état des enjeux qui ressortent. Bien entendu, on n'est pas en mesure... à ce stade-ci, c'est de la négociation, on n'est pas à l'intérieur de la négociation qui se passe entre Métaux BlackRock et Rio Tinto.

On a la chance, par contre -- je vous dis, vous avez de la chance ce soir -- c'est qu'un peu plus tard, après Raymond Chabot Grant Thornton, nous avons Rio Tinto Aluminium qui va venir présenter un mémoire. Donc, ça aussi, on va faire un échange avec eux, il pourrait y avoir des éléments d'information intéressants qui vont aussi en ressortir.

C'était mes petits commentaires en rapport avec les points que vous avez énoncés dans votre mémoire.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

LE COMMISSAIRE :

Mais juste pour vous dire, là, par rapport à... parce que vous avez des questions qui touchent l'opération du concentrateur puis la mine elle-même, alors possible que ce soir vous n'ayez pas les réponses parce que ce n'est pas dans notre champ de... ce n'est pas dans notre champ de compétence.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Non, effectivement, on était conscient qu'on était dans la deuxième partie de l'audience.

LE COMMISSAIRE :

Par contre, il y a toujours moyen de parler, je pense, aux gens de Métaux BlackRock et de leur poser ces questions-là. Je suis persuadé qu'il y a certaines réponses qu'ils vont être en mesure de vous donner.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Avec le Comité de maximisation des retombées économiques qui est en cours, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

Je vous invite quand même à écouter l'échange qu'on va avoir avec Raymond Chabot Grant Thornton après la pause.

Mme LYNE CHOQUETTE :

Parfait. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

C'est moi qui vous remercie.

Alors, comme les gens peuvent s'en douter, donc nous sommes à l'aube d'une pause que nous allons faire pour ce soir.

Donc, il est 20 h 50, donc si on dit 20 h 50, donc on va faire une pause d'une vingtaine de minutes, nous allons reprendre à 21 h 10, avec Raymond Chabot Grant Thornton, monsieur Éric Dufour qui est vice-président régional va venir présenter un mémoire.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE À 20 H 50
REPRISE DE LA SÉANCE À 21 H 10**

**M. ÉRIC DUFOUR
Mme CLAUDIA MADORE**

LE PRÉSIDENT :

Donc, sans plus tarder, je vais inviter les gens de Raymond Chabot Grant Thornton, monsieur Éric Dufour, à venir... à s'avancer à la table des intervenants.

Alors, si la personne qui vous accompagne pourrait intervenir, donc la présenter pour les fins de la transcription, parce que les gens de la transcription sont à l'extérieur.

M. ÉRIC DUFOUR :

Elle va tourner les pages.

LE PRÉSIDENT :

Avant de vous donner la parole, donc ce n'était pas pour vous stresser que... c'était pour maintenir, quand on a parlé de votre mémoire, c'était pour maintenir l'intérêt, pour que les gens demeurent dans la salle...

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, j'avais bien compris.

LE PRÉSIDENT :

... pour entendre votre mémoire.

M. ÉRIC DUFOUR :

J'avais très bien compris.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous donne la parole.

M. ÉRIC DUFOUR :

Je me suis fait taquiner en conséquence, dehors, tout à l'heure. Donc, merci de cette pression.

Non, c'est un grand plaisir, Messieurs les commissaires. Donc, mon nom est Éric Dufour, je suis le vice-président de Raymond Chabot Grant Thornton pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean, Chibougamau, Côte-Nord. Je suis aussi un consultant en stratégie.

Donc, je parle au nom de la firme, donc une firme qui possède 2 300 employés avec 200 associés sur tout le territoire québécois. Nous avons des bureaux dans toute la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, Côte-Nord, et également un bureau avec une grande part de marché à Chibougamau également.

Je vais aussi représenter mon collègue Jean-Philippe Brosseau, qui est économiste de profession, qui est à l'extérieur du pays -- évidemment, 16 juillet, ne pouvait pas contrôler cette absence. Jean-Philippe est un économiste d'expérience qui a travaillé, réalisé plusieurs études socioéconomiques, pour ce qui est... peut-être pour fins... bon, des exemples : Kruger, Hydro-Québec, Port de Valleyfield, et cetera.

Donc, le mandat que nous avons eu, c'est d'établir une étude de retombées économiques selon le modèle intersectoriel du Québec, avec les tableaux entrées/sorties du Québec, produit par Statistique Canada. Nous avons déposé l'étude le 12 juillet, donc c'est la semaine dernière.

Ce que nous présenterons aujourd'hui, Monsieur le président, sera une présentation des résultats regroupés, comme vous avez pu le constater à la lecture -- peut-être probablement la source d'une de vos questions -- sur les retombées du Nord-du-Québec, Chibougamau, également Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Donc, l'étude de retombées économiques a été bâtie à l'aide des données financières qui ont été produites à l'intérieur de l'étude de faisabilité de SNC-Lavalin réalisée en août 2017. Les hypothèses utilisées ont été d'une mine avec 830 000 tonnes de concentré de minerai sur une période d'exploitation de 42.5 années. Donc, des coûts de travaux de construction de la mine et de l'usine de 1.1 milliard, et

également les coûts associés à l'exploitation de la mine et de l'usine, qui sont évalués à 13.9 milliards, dont les profits avant impôts de 12.6 milliards.

Donc, le sommaire de l'impact économique du projet durant la phase de construction mine et usine, on parle de 4 164 emplois équivalents temps complet, soutenus, avec un PIB québécois autour de 438 millions de dollars. Si nous le transposons en impact économique local pour Nord-du-Québec et le Saguenay–Lac-Saint-Jean, nous parlons de 1 009 emplois soutenus, avec un impact sur le produit intérieur brut de 106 millions de dollars.

La phase d'exploitation, mine et usine, 1 058 emplois seront soutenus en moyenne annuellement, et au PIB, on parle de 20 237 millions sur la durée vie du projet. Pour l'économie... l'impact économique local, 628 emplois soutenus en moyenne annuellement, et un PIB de 4 846 millions de dollars sur la durée de vie totale. Donc, ce qui donne un impact sur le PIB québécois de 20 675 millions.

Nous avons, comme vous avez pu le constater dans l'étude, fait le comparable avec certains projets, donc, pour souligner toute l'importance pour les deux territoires. Le dernier en liste qui s'est concrétisé est Ubisoft, avec un investissement total de 135 millions. Évidemment, vous avez un tableau, peut-être l'afficher rapidement à l'écran, mais nous avons listé l'ensemble des projets importants de la région, et également, on pourrait peut-être ajouter sur la table le projet en gestation d'Arianne Phosphate, la minière du Lac à Paul.

Donc, le portrait économique, ce que nous avons aussi regardé, parce qu'il va y avoir une opinion également de Raymond Chabot à la toute fin, nous avons regardé comment le projet de BlackRock pouvait soutenir le marché de l'emploi. Et, ici, nous avons regardé les deux côtés, nous avons regardé les indicateurs du marché de l'emploi pour Chibougamau et le Nord-du-Québec.

Donc, ce qui est intéressant de remarquer, ici, c'est que le projet de la minière va pouvoir soutenir une tendance intéressante à Chibougamau. Quand on regarde le taux d'activité qui est de 72 % à Chibougamau, par rapport à 64 % au Québec; un taux d'emploi de 67 % à Chibougamau, par rapport à 59.5 % au Québec; un taux de chômage favorable de 6.9 %, par rapport à 7.2 au Québec. Donc, un taux médian... un revenu médian, pardon, de 39 251 \$, par rapport à 32 975. Donc, un projet structurant et important pour Chibougamau qui, dans notre langage, pourra soutenir une tendance intéressante.

Lorsque nous arrivons à Ville de Saguenay et le Saguenay–Lac-Saint-Jean, si on remarque l'indicateur du marché de l'emploi, bien, évidemment on peut voir que le projet peut soutenir une région qui est moins performante à cet égard. Donc, si on voit le taux d'activité qui est à 59.4 %, par rapport à 64 % au Québec; un taux d'emploi qui est de 54.5, par rapport à 59.5 % au Québec; et un taux de chômage de 8.3, par rapport à 7.2 à la moyenne québécoise et un revenu médian qui est tout près. Donc, déjà un signe, un indicateur sur l'importance, évidemment, pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean de ce projet, pour ce qui est du marché de l'emploi.

Si nous allons un petit peu plus loin dans l'impact économique, parce que lorsque nous faisons une étude de retombées économiques, nous allons évaluer les effets directs et les effets indirects. Donc, vous avez ici dans ce tableau le détail entre les deux. Important de souligner le troisième point, quand on parle de contributions fiscales de 32 millions au gouvernement du Québec et de 22 millions à celui du Canada, Monsieur le président, il a été longtemps discuté dans nos régions de faire cette étude-ci vers les retombées en infrastructures, en soins de santé, les retombées des investissements des gouvernements par rapport à la fiscalité et au paiement qu'on peut en faire.

Donc, on voit ici que le projet de la BlackRock pourra contribuer à, je vous dirais, à pouvoir à ce moment-là créer une richesse collective et pouvoir espérer des investissements, des mises à niveau en infrastructures, des investissements dans la santé, le système d'éducation, et cetera, avec des contributions gouvernementales de 54 millions pendant la période de construction.

À l'autre tableau, vous avez l'assiette des différentes activités que nous retrouvons dans les résultats des retombées économiques. Donc, en travaux de génie civil, c'est tout ce qui a rapport à la construction des ouvrages, et cetera, autour de 33 %; vous avez le commerce de gros à 15 %; et vous avez un détail, là, ici, des différents... des différentes sections de retombées pendant la phase de construction.

À l'autre page, on donne la définition des différents groupes les plus importants. Donc, travaux de génie civil, je l'ai mentionné tout à l'heure, c'est les ouvrages neufs, la reconstruction, réfection et réparation; commerce de gros, on parle de 15 %. Les services, architecture, génie et services-conseils, je peux vous dire, Monsieur le président, que pour avoir des clients en ingénierie, ce projet-là va faire du bien dans notre région, parce que les grandes firmes d'ingénieurs ont été obligées d'exporter leurs services, et ce projet-ci, je peux vous dire une chose, qu'il apporte un rayon de soleil. Au niveau de la fonderie, on parle de 5 %.

L'impact économique local, maintenant. Pour ce qui est du projet de construction, nous parlions tout à l'heure de cent neuf... 1 009 emplois, pardon, ainsi qu'une valeur ajoutée au produit intérieur brut de 106 millions.

Si on parle maintenant de la phase d'exploitation. Tout à l'heure, on parlait de 1 058 emplois directs et des valeurs... une valeur ajoutée de 20 milliards. Maintenant, regardons la contribution fiscale pendant la durée de ce projet-ci, qui est de 555 millions au gouvernement du Québec et de 324 millions au gouvernement du Canada, ce qui peut espérer, pour une région comme nous, de se mettre à niveau au niveau des investissements publics de façon fort importante, autant sur le Nord-du-Québec que sur la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Et, ici, vous avez la répartition entre les effets directs et les effets indirects en produit intérieur brut.

Vous avez également le tableau évidemment que vous avez ici, parce que nous additionnons la

mine et l'usine. Vous avez la grande partie au niveau de la fonderie, qui représente tout de même 78 % des retombées totales dans la phase d'exploitation, ainsi que les autres activités que vous pouvez voir ici, qui sont de moindre importance.

Donc, si nous allons au détail maintenant de l'impact économique local, nous l'avons vu tout à l'heure, nous le rappelons, nous le répétons, de 626 -- 628 emplois créés, ainsi qu'une contribution au PIB de 4 846 millions de dollars.

Maintenant, l'autre... Ici, c'est intéressant de regarder, nous avons fait le détail des dépenses annuelles des travailleurs et de leur ménage. Ici, on parle de conditions très avantageuses, on parle d'avantages... de salaire, rémunération moyenne par employé, incluant les avantages sociaux, de plus de 100 000 dollars, et nous avons été ressortir les dépenses des ménages à cet égard. Donc, c'est intéressant pour les intervenants économiques sur l'écosystème, pour l'écosystème, pour voir quel apport ce projet-là va donner à ma communauté.

Donc, on parle ici, vous voyez les plus grands groupes, logement principal, donc 14 300 par ménage. On regarde ici le transport, 14 200 par ménage. Toute l'industrie de la restauration, le commerce au détail. Donc, c'est un tableau intéressant pour l'entrepreneur qui veut avoir une vision sur, autant à Chibougamau qu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean : qu'est-ce que ça peut m'apporter ce projet-ci au niveau consommation et des retombées économiques.

Donc, les répercussions du projet sur les enjeux régionaux. Ce qui est clair pour nous, c'est que le projet BlackRock va servir à nourrir une nouvelle grappe industrielle qui a été concentrée pendant trop longtemps sur quelques groupes. Je vous avouerai qu'il y a beaucoup d'entrepreneurs dans cette région-ci qui dépendent... qui ont une dépendance économique sur un ou gros maximum deux clients, donc ce qui met en péril et en risque une pérennité économique d'une communauté. Donc ici, on va ajouter une grappe industrielle, apporter de la profondeur à notre structure et stimuler la croissance de l'entrepreneuriat en général.

Je suis spécialisé aussi en relève d'entreprise, je suis le responsable au Québec pour ce volet-là chez Raymond Chabot, et ce phénomène-là me passionne, et je peux vous dire qu'il y a beaucoup d'entrepreneurs qui s'inquiètent de leur pérennité d'organisation dans des régions comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, où le problème démographique contribue beaucoup. Et lorsqu'on parle de pérennité, bien, c'est sûr que pour financer du patrimoine, il faut avoir un avenir structurant, et le projet BlackRock apporte un avenir structurant, comme on l'a vu tout à l'heure.

Donc, développement d'une grappe de sous-traitants spécialisés, d'autres personnes l'ont dit tout à l'heure, je ne veux pas le répéter. Potentiel d'expansion et de croissance des entreprises existantes. Nous avons besoin de nouvelles retombées, de nouvelles créations de richesse pour que les entreprises existantes puissent financer leur pérennité, puissent augmenter leur volume d'affaires.

Développement de nouvelles expertises, diversification de l'offre de nos entreprises pouvant être exportée. La présence du Comité de maximisation des retombées des grands travaux, le CMAX, c'est fort important dans ce dossier-ci, par les preuves qu'ils ont créées et je crois aussi par la chimie que nous pouvons créer à travers le Nord-du-Québec, Chibougamau et également Saguenay-Lac-Saint-Jean.

On parle... je parlais tout à l'heure de la dépendance des entreprises; favoriser la valorisation du patrimoine, j'en ai parlé également tout à l'heure; un potentiel de revenus pour les hôteliers qui profiteront des personnes ayant à se déplacer de l'extérieur pour se rendre vers l'usine ou la mine à Chibougamau.

L'effet sur la main-d'oeuvre, maintenant. On parle d'emplois structurants et diversifiés. Nous parlons de pérennité d'emploi durant la phase d'exploitation, plus de 40 ans; meilleure stabilité sociale et familiale; quarts de travail adaptés pour les salariés; les conditions de travail avantageuses et sécuritaires. On parlait tout à l'heure d'un marché favorable pour Chibougamau, à maintenir, à soutenir dans le futur, et un marché d'emplois qui est à corriger pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Arrivée de travailleurs spécialisés de l'extérieur, avec conjoint, conjointe permettant de pourvoir des postes dans certains domaines.

Les dirigeants de l'usine BlackRock travaillent sur une stratégie d'attraction de main-d'oeuvre où nous maximiserons nos chances d'attirer des talents pour revenir dans notre région, ici. Des gens originaires de la région qui désirent avoir un chalet, tout comme nous, à proximité de leur résidence et profiter de la nature, il y en a plus qu'on pense aujourd'hui. Donc, une stratégie de main-d'oeuvre attractive intéressante.

Également, nous parlons du projet d'immigration. Le Québec rêve d'immigration de travailleurs. Maintenant ici, évidemment, avec les intervenants de BlackRock, un dossier qui va accélérer sûrement la pression qu'on va mettre sur le provincial et le fédéral autour de toute la lourdeur administrative pour attirer des travailleurs immigrants dans notre région. Ça va nous aider à amener des solutions à cet égard. Et, évidemment, ici, les gens peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt pour les jeunes diplômés, vraiment intéressant.

Je sais qu'il me reste deux minutes, Monsieur le président, je crois.

Donc, pour ce qui est du logement, intéressant, on a vu tout à l'heure la dépense en consommation pour le loyer. Ici, au Saguenay, si on regarde la statistique, elle est déficiente. Nombreux logements disponibles, on parle de 15 000 logements ici. Donc, favoriser les propriétaires de locaux vacants; favoriser également la construction résidentielle. On parle d'un taux d'inoccupation à Saguenay qui est le plus élevé dans toutes les régions métropolitaines, avec 6.8 %, soit deux fois plus que la moyenne provinciale.

Donc, en conclusion, Monsieur le président, considérant toutes ces retombées, considérant l'urgence de créer de la richesse collective dans notre société afin de nous permettre d'investir davantage dans nos systèmes sociaux, de santé et d'éducation, considérant également que l'entrepreneuriat, c'est quelque chose de propre, c'est quelque chose de beau, c'est quelque chose de responsable, les entrepreneurs sont en mesure de faire du développement économique sain et responsable, considérant des contributions fiscales de 32 millions et de 22 millions au Canada pendant la construction, pendant toute la durée du projet de 555 millions du gouvernement du Québec et de 324 millions du fédéral, considérant un indice démographique en déclin et l'effet positif d'un tel projet sur la migration de talents vers notre région, considérant qu'il s'agit d'une opportunité exceptionnelle pour attirer des immigrants afin de pallier la pénurie de main-d'oeuvre dans plusieurs domaines, considérant des conditions de travail exceptionnelles que les promoteurs assurent à leurs travailleurs, considérant que ce projet apportera des effets structurants à l'ensemble de l'écosystème économique, soit l'éducation... de l'éducation à la consommation, il est impératif d'appuyer ce projet à haut potentiel.

Merci, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

En début de présentation, vous avez dit, bon, que vous avez... l'étude que vous avez menée, vous l'avez remise à Métaux BlackRock le 12 juillet, c'est ça que j'avais bien compris?

M. ÉRIC DUFOUR :

12 juillet, oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ça fait qu'on pourra s'enquérir auprès de Métaux BlackRock si on peut avoir l'étude au complet. Mais la fameuse question d'intérêt, c'est... dans les différents tableaux, donc vous avez consolidé mine et usine de transformation, la question : est-ce qu'il serait possible de pouvoir avoir segmenté? Comme j'ai mentionné tout à l'heure, nous, on ne peut pas enquêter, notre mandat n'est... on ne peut pas enquêter sur la partie mine, donc idéalement, pour nous, c'est si on pouvait avoir les chiffres ségrégués pour l'usine de transformation. C'est pour ça que je disais, bien, par corollaire, ça voudrait dire que les données sur la mine sont aussi extraites, ce qui permettrait aux gens de Chibougamau d'avoir un portrait à ce moment-là comparé, donc avoir un portrait séparé.

Donc, est-ce qu'il serait possible d'avoir les chiffres segmentés?

M. ÉRIC DUFOUR :

Je vous avoue que j'avais deviné votre question. Écoutez, il y a une partie de réponse que je vous apporterais sur le fait qu'il est très difficile présentement d'apporter des résultats concrets face à la retombée directe sur des éléments ou... qui dépendent de la stratégie industrielle de chacune des deux régions. Donc, il y a eu des efforts dans le passé, il faut qu'il y en ait encore, pour renforcer la collaboration des deux régions. Donc, il peut y avoir une section de retombées des dépenses qui puissent être prises en charge par une région, que ça soit pour ce qui est de la mine ou de l'exploitation, et qui peut être en collaboration avec l'autre. Mais si vous allez dans la deuxième portion, au niveau de l'exploitation, Monsieur le président, vous avez certainement vu le graphique pour en faire une conclusion.

Et la deuxième partie de ma réponse, c'est qu'à l'instant nos hypothèses avec l'étude de faisabilité ne peuvent nous permettre d'aller plus en détail actuellement.

LE PRÉSIDENT :

Mais, néanmoins, on peut avoir un peu plus de détails dans l'étude elle-même, j'imagine?

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, on va discuter avec Métaux BlackRock, là, pour...

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... pour pouvoir diffuser l'étude, à ce moment-là, pour qu'on la regarde exactement. Mais, comme je vous dis, idéalement si c'était possible, sur certains des tableaux, d'avoir, au moins en exploitation, dire : « Bien, ça serait tant d'emplois... » D'ailleurs, on a posé des questions, on cherche à avoir un peu plus de détails, indépendamment de votre mémoire, on avait posé des questions à Métaux BlackRock pour essayer d'avoir un peu plus de tableaux sur les types d'emplois, mais ça couvrirait juste l'usine de transformation, bien entendu, ça ne touchait pas la mine. Mais si c'était possible d'avoir plus... En tout cas, on va la regarder aussitôt qu'on l'aura...

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, on pourra revenir avec...

LE PRÉSIDENT :

... puis éventuellement on pourra voir avec Métaux BlackRock si on pourrait avoir un peu plus de détails nous permettant de savoir, bon, bien du côté de l'usine de transformation, qu'est-ce que ça donne. Idéalement, bien ça pourrait être utile pour les gens de Chibougamau.

Mais plus particulièrement dans vos tableaux, il y avait des choses qui m'intriguaient, des pourcentages. Par exemple -- là, je vais feuilleter -- lorsqu'on arrive dans... que ce soit les retombées fiscales, qu'on tombe vers le...

M. ÉRIC DUFOUR :

La page 19?

LE PRÉSIDENT :

Oui, ici. Oui, entre autres la page 20... prenons la page 20, par exemple. Bon, en phase d'exploitation, bon, prenons la deuxième ligne : « *Production, transport et distribution d'électricité* ». Ce qui m'intrigue, c'est qu'on dit : « *Impact économique sur le PIB du Québec* », donc « *Impact sur le PIB en milliers de dollars de 2017* ». Donc ça, c'est pour la durée d'exploitation. Donc, « *Production, transport et distribution d'électricité* », on dit 1 133 230 000 \$, ce qui représente « *Pourcentage de l'impact sur le PIB* », donc du Québec, ce que je comprends, 5 %. Mais est-ce que c'est le PIB du Québec ou c'est le PIB de la région?

M. ÉRIC DUFOUR :

Non, non, le PIB total de la retombée.

LE PRÉSIDENT :

« *Pourcentage de l'impact total sur le PIB* », c'est le produit intérieur brut de la région, ou des régions?

M. ÉRIC DUFOUR :

Bien, si on refaisait le calcul, ça doit être par rapport à la retombée totale du projet, là, le

20 milliards,

Mme CLAUDIA MADORE :

Du Québec.

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais c'est parce que, disons... disons Hydro-Québec, je ne sais pas, il me semble de mémoire par exemple Hydro-Québec vend 3 milliards, son chiffre d'affaires c'est autour de 3 milliards par année, c'est sûr qu'Hydro-Québec... C'est parce que quand on dit :

« Production, transport et distribution d'électricité; Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à produire de l'électricité en bloc, à transporter... »

M. ÉRIC DUFOUR :

Non, mais ce n'est pas ça, ici. C'est que l'impact total du projet, mettons la retombée économique est de 20 milliards, donc si vous prenez 5 % de 20 milliards, vous arrivez à votre 1 133 000, là.

LE PRÉSIDENT :

O.K., c'est dans ce sens-là.

M. ÉRIC DUFOUR :

C'est la proportion.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, c'est la proportion par rapport au total.

LE PRÉSIDENT :

C'est dans ce sens-là, O.K.

M. ÉRIC DUFOUR :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Non, c'est parce que je voyais le titre du tableau, ça m'intriguait, je voulais la confirmation c'était quoi. C'est le pourcentage du projet... O.K.

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Là, je comprends bien. C'était ma question, parce que je voulais être sûr de bien comprendre que représentait exactement le pourcentage. O.K. Ça m'éclaire.

LE COMMISSAIRE :

Par rapport à ça, on va... j'imagine que, dans l'étude, on va retrouver des données relatives aussi, quand on regarde l'impact du projet localement, on parle de 4 milliards, puis en phase d'exploitation, près de 5 milliards, là, en phase d'exploitation. Le pourcentage par rapport au PIB total de la région, ça représente... j'imagine qu'on va trouver ces données-là dans l'étude complète?

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, sûrement. Ça peut être simple. Oui, dans l'étude, il y a d'autres tableaux évidemment, là, qu'on a synthétisés pour... puis vous avez ces types de tableaux là, effectivement.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Puis par rapport à l'emploi, la même chose?

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, effectivement.

LE COMMISSAIRE :

Oui, bien quand on verra l'étude, si on a d'autres questions...

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

... on pourra vous les transmettre.

LE PRÉSIDENT :

Exactement.

LE COMMISSAIRE :

Mais on la posera avant la pause aussi, cette fois-là, pour...

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, une autre précision aussi, à la page 14, bien vous la mentionnez là, entre autres, les calculs donc sont de Raymond Chabot Grant Thornton. J'imagine que la méthodologie est référée dans l'étude aussi?

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui, monsieur, oui. Vous l'avez... je l'ai ici devant moi, là, si vous voulez que je vous la montre, là, mais elle est dans l'étude, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Parfait. Je vous remercie.

M. ÉRIC DUFOUR :

Oui. C'est vraiment le modèle intersectoriel... comme j'ai dit tout à l'heure, le modèle intersectoriel du Québec, avec les données produites par Statistique Canada, et cetera.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça qu'on a déjà vu à quelques reprises.

M. ÉRIC DUFOUR :

C'est le même modèle que le gouvernement a fait, là, au niveau de ses études de retombées.

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça, on l'a vu à quelques reprises, oui.

M. ÉRIC DUFOUR :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Donc, ça faisait le tour des questions que j'avais. — Est-ce que tu en as d'autres?

Ça fait qu'on vous remercie beaucoup pour votre présentation.

M. ÉRIC DUFOUR :

Merci beaucoup.

**M. RÉAL DAIGNEAULT
M. CHRISTIAN TREMBLAY**

LE PRÉSIDENT :

Donc, nous allons maintenant inviter le Centre d'étude sur les ressources minérales, le CERM, monsieur Réal Daigneault qui est le directeur.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Alors, Monsieur le président, Monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir messieurs, si vous voulez vous nommer tous les deux pour les fins de la transcription.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Oui, j'allais le faire. Alors, je suis Réal Daigneault, je suis d'abord professeur à l'Université du Québec à Chicoutimi et je suis le directeur du Centre d'études sur les ressources minérales, le CERM. Je suis accompagné de Christian Tremblay, qui est professionnel de recherche au CERM, justement, et qui a participé à l'élaboration de ce mémoire, ainsi que Brigitte Poirier actuellement dans la salle. Donc, c'est ce mémoire que je vous présente ce soir.

En fait, ça va s'articuler autour de quatre parties : je vais revenir un peu sur ce qu'est le CERM, le Centre de recherche, une mise en contexte du développement minéral, je vais vous parler, quoiqu'on en a parlé beaucoup ce soir, du projet d'usine de transformation, essayer de tirer certains éléments ou certaines conclusions qu'on peut faire sur ce projet, pour conclure finalement et faire les recommandations d'usage.

D'abord, le CERM, le Centre d'étude sur les ressources minérales, bien c'est un des premiers centres de recherche qui a été mis en place à l'Université du Québec à Chicoutimi. Ça oeuvre déjà depuis plus de 40 ans dans le domaine des ressources minérales, avec des axes de recherche autour particulièrement de l'exploration minérale et des processus de formation des gisements. On étudie également la croûte terrestre, la croûte continentale, son évolution et sa formation, et on a un volet également très important sur les eaux souterraines et l'hydrogéomécanique. Ce sont nos trois axes de recherche.

Important de mentionner que le CERM aussi encadre des structures. Il y en a plusieurs autres, mais je tiens à mentionner -- il manque un N à « encadre »... non, c'est correct, « encadre » -- la TRCM, qui est la Table régionale de concertation minière. C'est une table qui vient d'un projet régional dans le programme d'appui au rayonnement des régions, le programme FARR. Alors, on a un projet de concertation de toute la région pour une stratégie de développement minéral. Alors, c'est un tout nouveau projet. Évidemment, je ne parle pas ce soir au nom de la TRCM, mais c'est important de mentionner que le CERM en est le gestionnaire.

Le CONSOREM est un consortium de recherche en exploration minérale. Évidemment, je ne parle pas non plus au nom du CONSOREM, mais ça fait partie, je dirais, des éléments qui soutiennent la recherche au CERM. Alors, pour plus d'informations, le site Web du CERM ici est donné comme référence.

Rapidement, sur une mise en contexte, et c'est important de comprendre tout le processus de

développement minéral. Lorsqu'on parle d'un développement minéral, c'est un très long processus : alors l'intérêt dans une région, sa prospection, son exploration, mise en valeur s'il y a une découverte évidemment d'un dépôt, ensuite on développe la mine, on produit, la fermeture, restauration, le suivi environnemental, et en principe on recommence la chaîne. Mais si on porte attention aux années qui sont évidemment mises dans chacune des étapes, dans le fond c'est des processus... avant qu'une mine démarre, ça peut prendre 20 ans, 25 ans, c'est souvent des longs processus.

J'en profite pour le mentionner parce que lorsqu'on arrive avec un projet comme aujourd'hui, qui est pratiquement à point, bien, évidemment c'est une chose rare. Disons que sur une centaine de projets -- ce sont des statistiques générales -- centaine de projets qu'on présente, généralement, un seul va voir le jour. C'est pour montrer toute la difficulté de passer à travers toutes ces étapes-là pour aller en phase production.

Un autre élément qui est important de comprendre dans le développement minier, puis je fais un cas de figure avec un type de gisements qu'on connaît très bien au Québec, les mines d'or, ou les mines de métaux de base, de cuivre, de zinc, en fait c'est notre historique minier au Québec, et surtout sur ce secteur traditionnel, l'or, le cuivre, le zinc, et lorsqu'on fait une découverte dans ces gisements-là, de ce type de gisements là, on ne se pose pas trop la question « Comment est-ce qu'on va faire », on passe rapidement à une phase production, disons que parce que les procédés métallurgiques sont bien connus et la manière d'opérer la découverte. Généralement, le site d'extraction est le site même de transformation, alors d'une mine d'or, on est capable de sortir uniquement les briques, dans le fond, de l'or; il n'y a pas d'enjeux de transport, il n'y a pas vraiment d'enjeux de transformation. Ça, c'est le secteur traditionnel.

Lorsqu'on arrive dans des substances qu'on appelle industrielles, les minéraux industriels, les substances industrielles, l'enjeu n'est pas du tout le même. Alors, même si on fait une découverte d'un gisement, il y a loin de la coupe aux lèvres. Alors, à partir de la découverte, il faut mettre en place un procédé métallurgique. C'est en soi une recette qui est stratégique, c'est ce qui va faire en sorte qu'un minerai qui est découvert va avoir les propriétés, les qualités qui vont avoir une valeur sur le marché. Encore faut-il le développer, ce marché-là. Parce que, ici, on ne se posait pas la question : « Qui est-ce qui va acheter ma production d'or? » Ça va de soi, l'or est vendu sur les marchés, les gouvernements l'achètent directement. Tandis que lorsqu'on arrive dans une substance industrielle, bien, il faut trouver des acheteurs, et évidemment l'acheteur attend de voir comment le procédé est fait, attend de voir si le projet a son acceptabilité sociale, et finalement on passe en production.

Alors ici, cette étape, elle est critique. Le procédé de transformation, dans le fond, qui implique la métallurgie, bien, qu'est-ce que... c'est quoi le nerf de la guerre? C'est l'énergie, c'est la main-d'oeuvre qualifiée. Alors, c'est ce qui va faire que, dans ce type de gisement, dans le fond, très souvent le site de transformation n'est pas sur le site d'extraction, parce que ces conditions-là sur le site d'extraction ne sont pas réunies, alors on recherche, dans le fond, les conditions gagnantes, et l'énergie c'est le nerf de

la guerre. On connaît ça très bien dans la région parce que, dans le fond, nous sommes une région de transformation de l'aluminium et, dans le fond, on importe le minerai de pays aussi loin que le Ghana, l'Australie, et cetera, on les importe ici pour le transformer. La raison est bien simple, c'est l'énergie, la main-d'oeuvre évidemment qui permet de faire ça. Alors, c'est important de comprendre cette dynamique pour expliquer pourquoi le site de découverte et le site de transformation ne sont pas toujours localisés au même endroit. Ça serait le monde idéal, bien sûr.

Le projet d'usine de Métaux BlackRock, on en a parlé beaucoup aujourd'hui. C'est important quand même de mentionner que ça se situe dans un contexte géologique qu'on appelle le Complexe du lac Doré à Chibougamau. C'est une roche qui s'appelle une anorthosite. Pourquoi je vous en parle? C'est parce qu'on en a ici dans la région, des anorthosites, et on a aussi des dépôts de fer-titane-vanadium dans la région. Vous allez me voir venir avec cette idée-là, mais disons qu'on a déjà parlé du procédé, de la transformation d'un concentré de fer-vanadium, de fonte de haute pureté, procédé qui est à faible émission de gaz à effet de serre, il y a une valorisation des résidus. C'est un condensé, dans le fond, qui vient des informations données par le promoteur.

Pourquoi le projet de Métaux BlackRock est favorable dans le développement régional, dans le développement minéral de la région? C'est parce qu'il fait partie d'une filière des ferroalliages. On est déjà présent dans la filière des ferroalliages. En fait, on le connaît peu dans la région. Bien sûr, l'aluminium va rejoindre beaucoup d'actifs, beaucoup d'éléments qu'on connaît au niveau des équipementiers, mais il y a des entreprises comme Elkem Métal qui fait du ferrosilicium; Niobec a compris que sa production de niobium était avantageusement transformée en ferroniobium. Il y avait une niche, un marché à développer. Les ferroalliages, dans le fond, devient une niche, une nouvelle niche qui est structurante pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ça permettrait éventuellement même d'attirer d'autres entreprises dans ce créneau, dans cette filière, créer une synergie favorable entre ces entreprises et alimenter également les entreprises de services de la région.

La main-d'oeuvre qualifiée, bien, dans la région, elle est présente pour les mêmes raisons, évidemment avec les joueurs comme Rio Tinto, Fonderie du Saguenay, Elkem Métal, nous avons déjà une main-d'oeuvre qualifiée, un réseau d'équipementiers, ça a déjà été mentionné, de la recherche, évidemment l'Université du Québec, mais le CNRS fédéral est également un organisme qui peut développer les éléments de recherche.

J'ai parlé de l'anorthosite du Complexe du lac Doré à Chibougamau, c'est une carte géologique ici, de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean, le lac Saint-Jean est ici, le Saguenay. J'attire votre attention sur l'unité en orange, ici, qui est l'anorthosite du Lac-Saint-Jean. Pourquoi cette anorthosite? Bien, c'est parce que c'est le même contexte géologique -- il y a des différences, quand même -- qu'à Chibougamau. Et tous les triangles noirs, en fait, sont des dépôts déjà existants ou connus de fer-titane-vanadium.

Alors, ce n'est pas exclusif à Chibougamau, on en a, ils ne sont pas aussi importants, ils ne sont pas aussi connus, surtout. Mais disons que la présence d'une usine de transformation permet peut-être de penser, dans un futur... et là, dans le fond, je vois ce projet-là dans une perspective plus à long terme pour le développement peut-être de d'autres dépôts qui pourraient devenir des sources d'approvisionnement éventuellement dans le futur. Ça ne fait pas partie du tout du projet de BlackRock, mais je le pense à plus long terme, peut-être qu'on pourrait compléter l'alimentation de l'usine de Métaux BlackRock. Ça pourrait favoriser la prospection, même, de ces dépôts-là et, qui sait, faire même d'autres découvertes. Donc, en termes de développement minéral, c'est positif d'avoir cette usine de transformation.

On comprend qu'un des enjeux, puis on en a discuté beaucoup ce soir, ce sont les infrastructures, dans le fond, de transport. C'est le chemin de fer de Chibougamau jusqu'à la desserte ferroviaire à Grande-Anse. On comprend que l'enjeu, dans le fond, se situe dans le secteur Saguenay, ce qu'on appelle le noeud de Saguenay, avec le chemin de fer évidemment de Rio Tinto, du Canadien National. Bon, on comprend qu'il y a un enjeu à ce niveau-là, qui fait qu'on peut favoriser un transport par camionnage plutôt qu'un transport ferroviaire. Alors, bien sûr, ça, c'est l'enjeu qu'on a entendu beaucoup parler ce soir.

En conclusion, et en recommandations, le projet de Métaux BlackRock est une opportunité pour la croissance et la diversification économiques du Saguenay–Lac-Saint-Jean. C'est un effet structurant pour la région parce que ça contribue à une nouvelle filière, et éventuellement on parlera dans le futur de cette filière des ferroalliages. Ça permet peut-être de développer en parallèle le potentiel minéral de la région parce qu'on a également ce genre de dépôt fer-titane-vanadium en région. Le projet, il est bon parce qu'il valorise les scories produites et à faible rejet de gaz à effet de serre. Donc, on comprend que ce sont des éléments qui sont favorables au projet.

Pour le développement de la ZIP de Grande-Anse, évidemment, on comprend aussi que ce projet répond à des projets d'envergure pour assurer le développement de cette ZIP, et BlackRock répond assez bien, ou le projet d'usine de transformation répond à ce genre de critères.

Le projet de Métaux BlackRock aussi est favorable -- et ça a été mentionné juste avant nous, ici -- à la création d'emplois directs et indirects pour la région Saguenay–Lac-Saint-Jean et aussi pour la région de Chibougamau. J'avoue avoir un attachement également particulier pour la région de Chibougamau, et je suis très sensible aux doléances qu'on peut entendre parce que je suis très impliqué également dans le développement de la région de Chibougamau. On a actuellement beaucoup de projets dans ce secteur-là. On a 12 personnes actuellement qui travaillent sur cette région-là pour le développement minéral.

Mais, évidemment, étant en région Saguenay–Lac-Saint-Jean, on n'a pas beaucoup de possibilités de développement minier en région. On parle beaucoup du projet d'Arianne Phosphate qui

s'en vient, évidemment il y a Niobec, mais des actifs miniers, on n'en a pas beaucoup, alors lorsqu'on a la chance d'avoir un projet comme Métaux BlackRock sur cette transformation, bien, évidemment, c'est un projet extrêmement valable pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean.

La proposition de transport ferroviaire du minerai de fer-titane-vanadium à la ZIP, dans le fond, de Grande-Anse, ça apparaît la solution la plus économique; je pense qu'on l'a dit à plusieurs reprises. Au niveau énergétique et pour les gaz à effet de serre, c'est ce qui semble être la meilleure solution.

En disant tout ceci et en conclusion, le CERM formule une recommandation favorable, et même très favorable, au projet d'usine de transformation de concentré de minerai de fer. Le CERM favorise une solution -- et ça aussi, on l'a répété plusieurs fois ce soir -- de transport ferroviaire. C'est ce qui apparaît le plus logique. On comprend qu'il y a des enjeux, évidemment, qui dépendent des propriétaires des tronçons de chemin de fer. Nous pensons qu'il y a probablement une solution peut-être politique, une concertation de tous ces intervenants qui permettrait de trouver la solution pour le transport ferroviaire. Il y a eu un groupe de travail sur le transport issu du Sommet économique régional de 2015, et les résultats de ce groupe de travail ont proposé un scénario de voie de contournement et de déviation du chemin de fer Roberval-Saguenay. Nous pensons que ce scénario doit être envisagé sérieusement par tous les intervenants.

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

Je vais commencer par une petite question, juste pour une précision. En page 5 de votre mémoire, quand vous présentez sur... vous traitez : « *Le processus de traitement du minerai n'implique pas l'utilisation d'acide pour sa transformation, contrairement à d'autres processus.* » Tout d'abord, quand vous faites allusion au « processus de traitement du minerai », est-ce que vous faites essentiellement référence à la mine où le concentré serait fait ou vous mentionnez également Métaux BlackRock, l'usine de transformation?

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Non, on mentionne l'usine de Métaux BlackRock. Bien sûr, ce n'est qu'une partie du processus qui se fait sans acide. Il y a des acides utilisés, mais disons que par rapport à d'autres processus industriels, disons que c'est limité.

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'effectivement, bon, le processus pour le concentré est essentiellement mécanique, et bien entendu, quand on arrive dans...

M. RÉAL DAIGNEAULT :

C'est mécanique, voilà. Et la séparation...

LE PRÉSIDENT :

De la scorie.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

... évidemment c'est magnétique...

LE PRÉSIDENT :

Il faut de l'acide, c'est ça.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

... donc c'est mécanique également.

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça. Mais pour la scorie, dans l'usine, bien là il faut utiliser de l'acide...

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Voilà, voilà, absolument.

LE PRÉSIDENT :

... parce qu'il y a souvent des questions de jouer avec les pH des solutions...

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Voilà, oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

... pour pouvoir créer les ions qu'on veut avoir.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

C'était juste une petite précision que... je voulais m'assurer de ça.

Dans le même paragraphe, vous dites : « *Le résidu de scorie de titane produit est pour sa part utilisé comme agrégat ou entrant dans la fabrication de composé utilisé comme pigment blanc.* » En première partie d'audience, c'était beaucoup moins clair. On savait que, bien entendu, que la scorie de vanadium, bien, c'était utilisé, c'était le produit valorisé, mais il restait aussi cent quelques mille tonnes de scories de titane, et c'était moins clair, là, quelle serait la valorisation effective pour la scorie de titane dans le cas du projet de BlackRock, puis là, vous le mentionnez comme agrégat.

Est-ce que vous avez des exemples canadiens, exemples concrets d'utilisation comme agrégat, soit au Canada ou au Québec, pour ce type de scories là de titane, par exemple? Est-ce que vous avez des exemples? J'avais déjà vu ça, mais je n'ai pas vu d'endroits ici, au Canada, où est-ce qu'on... soit dans le béton, soit dans l'asphalte, là, c'est ça qu'on... Est-ce que vous avez des exemples canadiens?

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Je ne pense pas. Je pourrais demander peut-être à mon collègue.

M. CHRISTIAN TREMBLAY :

Non, je pense que c'était plus des éléments généraux, là, à savoir... mais je ne pense pas que ça soit utilisé comme agrégat. L'agrégat va être utilisé pour servir à la fabrication de pigments, pas...

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Pas d'agrégat...

M. CHRISTIAN TREMBLAY :

... pas d'agrégat comme bitumineux.

LE PRÉSIDENT :

Mais j'avais vu des références à ça. Bien, c'est parce que votre phrase disait : « Comme agrégat ou entrant dans la... » Donc, c'est la question du « ou », là. O.K., vous faisiez vraiment...

M. CHRISTIAN TREMBLAY :

Pour entrer dans les agrégats.

LE PRÉSIDENT :

C'était la question, parce qu'effectivement, là, on se posait des questions dans notre analyse en disant : bon, bien là, si la scorie de titane ne trouve pas des preneurs sur le marché, quelles sont les options à ce moment-là pour Métaux BlackRock? Qu'est-ce qu'ils peuvent faire avec la scorie de titane? Disons que le ministère de l'Environnement peut demander des tests, mais c'est sûr que si ça lixivie, ça ne va pas bien. Ça peut être non lixiviable, mais ça peut être sensible à l'acidification, donc ça peut demander une gestion intermédiaire. Ça peut être vraiment inerte, là ça pourrait être utilisé même comme matériau de remplissage ultimement.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Mais la question est un peu ouverte dans notre esprit à ce stade-ci.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Je dirais que c'est l'enjeu général, hein, de tous les procédés miniers. Dans le fond, idéalement, encore une fois, la mine idéale n'aurait aucun résidu en tant que tel, tout serait réutilisé. C'est ce que tendent à faire de plus en plus les minières, de trouver un usage à tout ce qui vient du procédé d'extraction. Dans certains cas, évidemment, on est obligé de le stocker, en espérant éventuellement développer, par de la recherche développement, développer ce genre d'usage là qui n'est peut-être pas connu. Il y a beaucoup de travail à faire pour éventuellement éliminer ou utiliser la totalité de la production, dans le fond, du résidu minier, pour que ça soit... qu'il y ait une utilité à ça.

LE PRÉSIDENT :

Sur la scorie de titane, bon, on voit dans les schémas du projet, c'est que l'entreposage de la

scorie de titane, c'est un très court laps de temps sur les terrains de l'usine. Donc, ça veut dire, à chaque semaine, il va falloir qu'ils sortent du matériel, ils ne peuvent pas l'entreposer, ça ne marchera pas, là.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Non non, c'est clair.

LE PRÉSIDENT :

Si je me souviens bien, c'est 3 000 tonnes sur une production de 125 000 tonnes, si je me souviens des chiffres, donc ça veut dire un entreposage de 3 000 tonnes par rapport à une production annuelle de 125 000 tonnes, donc c'est un entreposage de quelques jours pour la scorie de titane. Donc, ça veut dire qu'à court terme il faut l'envoyer quelque part, cette scorie-là. Donc, c'est pour ça qu'étant donné... on se posait des questions, voir si c'est facile à valoriser à des utilisations, disons, moins nobles que le pigment blanc, là. C'est la question qu'on se posait.

LE COMMISSAIRE :

Bien, par rapport à ça, juste... je reviens un peu sur l'utilisation de l'acide. Ce que je comprends, c'est que vous ne parliez pas nécessairement de procédés de réduction d'oxyde de fer, là, c'était... vous parliez de procédés en général?

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Les procédés en général, surtout les procédés mécaniques et magnétiques pour extraire le minerai de ferrovanadium.

LE COMMISSAIRE :

O.K. L'autre question par rapport à la scorie de titane, on a vu en première partie que les scories de titane qui vont être générées par l'usine de Métaux BlackRock ont un pourcentage en dioxyde de titane qui est quand même assez faible pour... par rapport aux procédés qui pourraient en faire des pigments, hein, on parle de 56.6 %, si je ne me trompe pas, de dioxyde de titane dans la scorie, et ce qu'on entend, c'est qu'à ce pourcentage-là la transformation, pour transformer ça en pigment pour la peinture, bien c'est des procédés qui n'existent plus en Amérique du Nord, là, si on parle du procédé au sulfate ou... alors qu'aujourd'hui, ici, on utilise plus les procédés au chlore.

Alors, il y a eu des solutions qui avaient été mises de l'avant, de mélanger avec d'autres types de scories, je ne sais pas si vous avez des... vous êtes capable de nous aider par rapport à ça?

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Non, c'est au-delà de mon domaine ou de mon champ d'expertise. Là, on est vraiment dans les procédés métallurgiques qui dépassent, je dirais, mes connaissances.

LE COMMISSAIRE:

C'est bon. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. RÉAL DAIGNEAULT :

Merci bien.

**Mme NATHALIE LESSARD
M. CHRISTIAN GODBOUT**

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons maintenant inviter Rio Tinto Aluminium, madame Nathalie Lessard, directrice des opérations, et monsieur Christian Godbout, chef de service.

Alors, bonsoir madame, bonsoir monsieur. Donc, à vous la parole.

Mme NATHALIE LESSARD :

Je me présente, Nathalie Lessard, je suis directrice des opérations Roberval-Saguenay, les installations portuaires et le Service sûreté incendie pour Rio Tinto dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Je suis accompagnée de monsieur Christian Godbout, qui est chef de service du Chemin de fer Roberval-Saguenay.

D'abord, j'aimerais remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'accueillir nos commentaires sur le projet Métaux BlackRock.

Avec ce mémoire, nous souhaitons souligner notre appui et notre collaboration à ce projet.

Nous présenterons brièvement nos opérations chez Rio Tinto, notre expérience en matière de chemin de fer et le service que nous pouvons fournir à Métaux BlackRock. Ensuite, nous aborderons trois principaux éléments : premièrement, le transport ferroviaire avec partenaires multiples; deuxièmement, la durée requise pour effectuer le transport; et, troisièmement, l'aspect commercial.

Vous connaissez sans doute Rio Tinto, mais voici un bref aperçu de nos installations. Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, nous avons cinq alumineries, une raffinerie d'alumine, des installations portuaires et services ferroviaires, six centrales hydroélectriques, un centre de recherche. Les activités québécoises de Rio Tinto incluent aussi Rio Tinto Fer et Titane à Sorel et la Compagnie minière IOC qui est située à Sept-Îles. Nous avons donc une très grande expertise en transport ferroviaire, avec des opérations d'importance ici et ailleurs dans le monde.

Le Chemin de fer de Roberval-Saguenay compte, quant à lui, 12 locomotives pouvant circuler sur 142 kilomètres de voies ferrées, dont 80 kilomètres est en cours de triage, c'est-à-dire plus de 50 % est en cours de triage. Depuis plus de 100 ans, le Roberval-Saguenay est un centre névralgique pour les usines de Rio Tinto dans la région.

Voici maintenant un peu de contexte.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5 : « Les discussions entre Métaux BlackRock... »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] confirme d'ailleurs cette capacité. »

J'ai d'ailleurs siégé sur ce groupe de travail avec d'autres représentants régionaux, dont Métaux BlackRock.

J'aimerais maintenant vous parler du premier élément, soit le transport ferroviaire avec des partenaires multiples.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 6 : « Le transport du minerai de la mine... »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] devant l'intervention de multiples partenaires. »

Notre expérience chez Rio Tinto démontre qu'il s'agit d'une situation très courante en Amérique du Nord.

Alors, j'aimerais passer la parole à Christian qui va vous présenter un petit tableau expliquant des scénarios qui se produisent chez nous.

M. CHRISTIAN GODBOUT :

Alors bonsoir. Comme vous pouvez le constater sur le tableau suivant, qui représente un échantillonnage des clients de Rio Tinto, où est-ce que les matières finies, les produits finis de Rio Tinto sont expédiés, vous voyez que la majorité du temps c'est plus d'un et même souvent plus de deux chemins de fer qui sont utilisés pour l'expédition des matériaux chez les différents clients. Puis si on prend un exemple, par exemple l'avant-dernière ligne, qui est un client au Kentucky, donc le wagon va quitter la région d'abord avec le RS, ensuite le CN, le CSXT, ensuite le RJCM qui va faire la livraison jusqu'au client.

Et puis, on ne le voit pas sur ce graphique-là, mais souvent, au point d'origine et au point de destination, bien il y a de l'utilisation de camions aussi pour du transbordement. Donc, on voit, là, qu'une situation comme ça peut paraître complexe, mais c'est très courant, là, dans le domaine du ferroviaire en Amérique du Nord d'avoir plusieurs intervenants pour effectuer le transport du point A au point B.

Ensuite, j'aimerais vous parler de la durée du transport. Là, ce n'est plus sur le tableau. Au niveau de la durée du transport, actuellement, le scénario envisagé, le transport du minerai utiliserait environ une quinzaine d'heures entre Chibougamau et Grande-Anse, et dans cette quinzaine d'heures là, bien ça inclut le transfert de wagons au point d'interchange avec le CN et le Roberval-Saguenay.

Dans nos opérations, dans les scénarios actuels, on prendrait les rames de 60 wagons, on les diviserait en deux rames de 30 wagons. Pourquoi? Bien, simplement pour des questions de capacité de traction de nos locomotives, et aussi la compatibilité avec nos opérations, pour être capables d'imbriquer ça dans nos opérations. Le fait de séparer les wagons, ça n'a pas vraiment d'influence sur le point de destination, car c'est la dernière section qui se fait quand même rapidement. Donc, une livraison de 30 wagons, on commence le déchargement, bien le deuxième 30 wagons va arriver avant que le premier 30 wagons soit déchargé, donc ce qui permet, là, une fluidité tout à fait normale pour le flux du minerai pour arriver à l'usine.

Nathalie.

Mme NATHALIE LESSARD :

À présent, regardons ensemble le troisième élément, soit le volet commercial.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 9 : « Rio Tinto transporte des biens et marchandises... »

Fin de la phrase, à la page 9 : « [...] du Chemin de fer Roberval-Saguenay. »

Un petit peu comme on vient de voir sur le tableau que Christian nous a présenté.

Donc, étant à la fois fournisseurs et demandeurs de ce service depuis des décennies, nous avons chez Rio Tinto une solide connaissance des prix du marché. Nous nous sommes toujours assurés d'être en phase avec les prix du marché, dans le but de nouer des partenaires d'affaires positifs et de participer au développement économique de la région. Les discussions avec Métaux BlackRock ont été traitées de la même façon que pour tous les autres clients du Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Il faut savoir que le Chemin de fer Roberval-Saguenay n'est pas un transporteur de classe 1 de type transnational, un petit peu comme le CN est un classe 1. Le Chemin de fer Roberval-Saguenay, c'est plutôt un chemin de fer qu'on appelle un chemin de fer d'entreprise. C'est un chemin de fer de fin de ligne, en jargon.

Puis si on fait une explication des deux différences, bien vous avez un chemin de fer de classe 1, qui est un chemin de fer avec de longs convois, avec... sur de très longues distances, avec des manoeuvres toujours similaires en avançant avec le convoi. Si je compare ça avec le Roberval-Saguenay, tantôt je vous décrivais qu'il y avait 140... un petit peu plus que 140 kilomètres de voies, 80 kilomètres de ces 140 kilomètres là, c'est des cours de triage. La liste des usines que je vous ai décrites tantôt, elles sont construites à l'intérieur de ces cours de triage là, et les manoeuvres du Roberval-Saguenay, bien finalement c'est de faire le balai, d'aller placer les différentes commodités, donc les produits en vrac qu'on reçoit au port, qu'on va placer chez nos clients internes et nos autres clients aussi externes. Ça fait que c'est avance, recule avec le convoi, décroche les wagons que tu laisses au... tu réavances, et cetera, et cetera. Ça fait que ces multiples manoeuvres là, avec 80 kilomètres de cours de triage, bien c'est des manoeuvres comme ça vraiment de très grandes quantités.

Ça fait que les manoeuvres sont forcément plus nombreuses qu'un chemin de fer de classe 1, les interventions humaines aussi. La gestion de la coactivité et de la sécurité est accrue parce que, comme je vous disais tout à l'heure, les usines étant construites à l'intérieur des cours de triage, bien ça fait une cohabitation puis de la coactivité entre les trains, entre les véhicules, entre les piétons, entre l'ensemble de nos opérations qui sont dans ces usines-là, ce qui demande des interventions accrues en termes de sécurité. Donc, ces activités qui sont typiques des cours de triage, pas différentes de d'autres cours de triage ailleurs, se reflètent donc dans le prix.

Nous sommes conscients que, pour Métaux BlackRock, le prix du transport ferroviaire est un enjeu.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 9 : « Rio Tinto réaffirme sa volonté de collaborer... »

Fin de la phrase, à la page 9 : « [...] du Chemin de fer Roberval-Saguenay. »

Les pratiques commerciales du Chemin de fer Roberval-Saguenay sont très concurrentielles. Elles se comparent avantageusement aux autres chemins de fer locaux et d'entreprise.

En conclusion, les discussions se poursuivent et nous souhaitons toujours conclure avec Métaux BlackRock une entente de services aux conditions du marché. Peu importe l'option qui sera choisie par Métaux BlackRock pour le transport de son minerai, basé sur les informations que nous avons du projet actuellement, nous pouvons affirmer que la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay sera toujours ouverte à fournir un service de transport à Métaux BlackRock en cas de besoin.

Rio Tinto a la capacité opérationnelle et toute l'expertise pour fournir le service de transport par rail requis par Métaux BlackRock sur le Chemin de fer Roberval-Saguenay. Donc, en résumé : on peut le faire et on veut le faire.

En terminant, Monsieur le président, Rio Tinto appuie le projet de Métaux BlackRock pour sa valeur économique et pour son apport structurant à l'économie de la région et du Québec.

Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

Bon, ce que je retiens de la première partie, Métaux BlackRock n'avait pas remis en question la capacité opérationnelle actuelle de Rio Tinto, ce que je me souviens, à transporter les wagons, mais ce qu'on voyait un peu dans les explications, le promoteur, donc BlackRock, parlait aussi du long terme. Et ça a adonné aussi que je suis tombé sur des articles de journaux, là, à un moment donné, en marge du projet initial qu'il y avait eu en 2012 pour la voie ferrée, donc un projet qui était venu devant le BAPE, la connexion, autrement dit, de la voie ferrée qui allait au port de Grande-Anse, dans lequel à un moment donné on voit presque Rio Tinto faire comme un... presque un cri du coeur sur, entre autres, deux aspects, en soulignant que Rio Tinto a des projets au Saguenay, là, de mémoire il y en a deux projets d'expansion, donc qu'il fallait tenir compte de la capacité de la voie ferrée existante à satisfaire les besoins de Rio Tinto. Et également aussi Rio Tinto disait : « Oups! Pour mon tronçon de voie ferrée, il y a de plus en plus de résidences qui sont construites à proximité, qui fait qu'il peut y avoir de plus en plus d'irritants au niveau du bruit », là, notamment dans le secteur de Saguenay. Je suis allé voir... en lisant l'article, j'ai pris Google Maps après pour aller voir qu'est-ce que ça avait l'air... j'ai vu des maisons qui étaient encore en construction près de l'emprise de votre voie ferrée.

Donc, à long terme, là, sur le plus long terme, là, est-ce que RTA a la capacité opérationnelle à donner le service ou il faudrait faire des aménagements complémentaires, soit des voies d'évitement sur la voie ferrée existante ou, à la limite, avoir une deuxième voie ferrée? C'est quoi votre opinion

là-dessus? C'est quoi l'état de la situation?

Mme NATHALIE LESSARD :

L'état de la situation, c'est que, effectivement, actuellement, au moment où on se parle, il y a de l'espace pour prendre Métaux BlackRock. Il y a de l'espace aussi pour prendre des projets... nos projets d'expansion à l'intérieur de Rio Tinto. Il y a un petit peu plus d'espace, mais ce qu'on a mis sur la table, entre autres pendant le groupe transport sur le Sommet économique -- puis c'est inscrit dans le mémoire qui avait été soumis par le groupe -- c'est qu'à un moment donné le chemin de fer va devenir à peu près à pleine capacité. À ce moment-là, ce qui était suggéré par le groupe transport, c'était de planifier et de réserver une voie... des terrains pour une voie d'évitement, pour pouvoir prendre plus de transports. Ça, c'était la première étape.

Et peut-être dans je ne sais pas combien d'années, je n'ai pas de boule de cristal pour me dire quand, mais à un moment donné, encore une fois, malgré le tronçon par exemple Roberval-Saguenay et la voie d'évitement qui serait ajoutée dans le temps, il y aura... il y avait une proposition à ce moment-là dans le groupe de transport qui dit : « Bien, prévoyons une voie de contournement. »

Moi, j'adhère à ce... puis tout... Rio Tinto adhère à cette position-là.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Compte tenu des... personne n'a des boules de cristal. L'autre perception que j'avais, du côté de Métaux BlackRock, quand ils se sont présentés en première partie, il y avait la question des coûts, des prix, comment ces prix-là que vous chargeriez, un, par rapport au CN, mais aussi dans l'évolution; si la voie ferrée, beaucoup de clients arrivent, des fois c'est l'offre et la demande, beaucoup de clients, vous montez les prix. C'est quoi les assurances que vous êtes capables de donner sur le moyen-long terme à Métaux BlackRock sur les garanties de service au niveau des prix? En tout cas, c'était une grosse préoccupation, même majeure, de la part de Métaux BlackRock.

Mme NATHALIE LESSARD :

Oui. Ce qui est possible de vous répondre là-dessus, si je comprends bien la question, là, on est capable de donner une garantie de service à moyen-long terme à BlackRock pour la capacité de prendre le minerai. En ce qui concerne le prix, c'est des choses qu'on va discuter *business to business* avec les gens de Métaux BlackRock. Est-ce que ça répond?

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça répond. Ça répond très bien, parce qu'entre autres ce qu'on voulait, ça menait aussi à

dire, je l'avais dit un peu tantôt aussi, c'est que nous, on n'est pas en mesure de s'ingérer ou de s'immiscer ou de s'introduire, appelons ça comme vous voudrez, dans la négociation. Hein, c'est une négociation. S'il y a une entente, c'est parce que les deux parties sont satisfaites; s'il n'y a pas entente, il y a au moins une des deux parties qui n'est pas satisfaite.

On voit que les enjeux sont complexes, il y a du court terme, du moyen terme, du long terme. Puis notre prudence à nous, c'est de se dire : bien, on ne veut pas peindre personne dans le coin, pas plus Rio Tinto que Métaux BlackRock, en disant « Ça ne devrait pas être ça » ou « Ça devrait être ça ». Je pense qu'il faut que les gens comprennent bien, là. Je n'ai pas une boule de cristal, mais on peut prendre des gageures que, nous, on ne tranchera pas... de toute façon, ce n'est pas notre rôle de trancher, on n'a pas le pouvoir, on ne fait pas de décision, on ne fait même pas des recommandations, ce n'est pas notre rôle. Mais oui, on va traiter, parce que c'est probablement l'enjeu principal du projet actuellement, on va en traiter abondamment, mais on va laisser... pour nous, c'est de laisser la place à la négociation sans s'immiscer dedans.

M. CHRISTIAN GODBOUT :

Si je peux ajouter, dans l'état actuel du projet de Métaux BlackRock, on a la capacité de le prendre puis on a la capacité de s'engager à long terme pour le prendre, donc, sur la quantité de transports. Donc ça, il n'y a aucun doute là-dessus, qu'on peut s'engager pour plusieurs années sans problème.

LE PRÉSIDENT :

Je dois sincèrement avouer, parce que si vous avez suivi les débuts des travaux de la commission, il y a eu une demande, il y avait un document, puis le document, bien veux, veux pas, mon cerveau l'a vu, puis il a une certaine capacité de mémoire, donc... puis après ça, il a été retiré. Donc, on n'en tient pas compte, mais veux, veux pas, il ressurgit un peu.

Dans le document, il y avait quand même des clauses sur les révisions de prix, donc, puis après ça, quand Métaux BlackRock a fait son explication générale, c'est sûr que ça revenait dans mon esprit. Et, dans ce contexte-là, on peut voir aussi les craintes de Métaux BlackRock sur des révisions de prix à long terme, qui feraient qu'ils n'auraient plus de contrôle sur le prix, là. Moi, c'est un des gros points que j'ai pu percevoir dans les craintes de Métaux BlackRock, c'est la question de l'évolution des prix que vous chargeriez à Métaux BlackRock à moyen et long terme, ça les fatiguait beaucoup.

M. CHRISTIAN GODBOUT :

Par contre, dans le marché ferroviaire actuellement, avec nos experts, actuellement quand on magasine des prix pour toutes nos expéditions, il n'y a aucun chemin de fer qui s'engage sur des

ententes de plus d'un à deux ans, là. C'est la norme dans l'industrie. Donc nous, on va respecter la norme dans l'industrie. On peut faire une entente de service sur un long terme. Après, sur les prix, c'est du business à business, puis on arrivera à une entente, là.

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça, je peux comprendre que les prix sont sujets à changement, mais des fois on voit des clauses « Sujet à changement sans préavis », mais dans d'autres cas on a des mécanismes de... hein, des paramètres de révision des prix. Les paramètres sont connus, s'il n'y a pas d'inflation, par exemple, s'il n'y a pas ci, il n'y a pas ça, s'il n'y a pas d'augmentation du prix du carburant, bien... ou s'il y en a des fortes, ça... on sait c'est quoi qui influence le prix.

M. CHRISTIAN GODBOUT :

Oui oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, j'imagine aussi que ça fait partie des négociations : c'est quoi le caractère prévisible de l'évolution des prix aussi. C'est une autre perception que j'ai dans le dossier.

Mais, comme je vous dis, on va être prudent comme des... très, très prudent, là, sur la question de ne pas donner de prix, ni à Rio Tinto ni à Métaux BlackRock, sur la question de la négociation. Ça, c'est clair dans notre esprit. On veut vous laisser négocier en paix.

Mme NATHALIE LESSARD :

Oui, nous, ce qu'on s'engage, comme on l'a dit un petit peu plus tôt, c'est d'assurer un prix qui est juste, une négociation qui est ouverte, puis c'est l'orientation que nous prenons.

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions pour votre présentation.

Mme NATHALIE LESSARD :

Merci.

M. CHRISTIAN GODBOUT :

Merci.

M. TOMMY TREMBLAY

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons maintenant inviter le Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Tommy Tremblay, qui est directeur général.

Bonsoir.

M. TOMMY TREMBLAY :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Donc, à vous la parole.

M. TOMMY TREMBLAY :

Je vais débiter par présenter mon organisation.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3 : « Le Conseil régional de l'environnement... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] développement durable du Saguenay–Lac-Saint-Jean. »

Le premier point que nous allons aborder, c'est le morcellement du projet. Le CREDD, donc c'est l'acronyme qu'on utilise pour désigner notre organisation.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4 : « Le CREDD désire en premier lieu mettre... »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] et non de chacune d'elle séparément. »

Nous allons maintenant aborder le transport.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 6 : « Selon le promoteur, il y a actuellement... »

Fin de la phrase, à la page 7 : « [...] un Plan de transport régional intermodal. »

Dans ce rapport, deux enjeux majeurs avaient été identifiés concernant le transport ferroviaire : la collaboration des acteurs ferroviaires et la disponibilité de la voie. Deux enjeux qui refont surface aujourd'hui. Dans ce rapport, on retrouvait des recommandations très intéressantes, et nous invitons la commission à en prendre connaissance, et c'est sûrement déjà fait.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 8 : « Ces recommandations prouvent qu'il est important... »

Fin de la phrase, à la page 11 : « [...] et possiblement 635 navires en 2030. »

C'est-à-dire qu'on triplerait la navigation commerciale sur la rivière Saguenay.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 11 : « Le projet de Métaux BlackRock à lui seul... »

Fin de la phrase, à la page 13 : « [...] au sujet du projet d'usine de transformation. »

Fin du mémoire.

Et je vous remercie beaucoup de nous avoir écoutés.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour les différents points que vous avez traités dans votre mémoire.

Bien, je viendrais en partant sur la question de... donc, la segmentation des projets. Bon, c'est arrivé dans des rapports passés qu'on se commettait, moi-même, en disant : bien là, tel projet, il y avait tel aspect -- soit de pipeline, un gazoduc -- ça devrait être compris, au moins certains des aspects de la question. Je ne suis pas tout seul à l'avoir écrit et signé dans des rapports, il y a eu plein de rapports du BAPE qui en ont traité.

Il y a eu une révision de la procédure, soyons francs. Donc, ça a été l'occasion, mais finalement, bon, le gouvernement, via après ça l'Assemblée nationale, bon, ils ont dit : « On laisse ça comme ça. »

Donc, dans l'état actuel des choses, bon, comme ça avait été expliqué par le ministère en première partie d'audience publique, donc quand c'est des promoteurs différents, on ne s'en mêle pas, puis même quand c'est les mêmes promoteurs, par exemple Hydro-Québec, bon, Hydro fait un projet de barrage, puis après ça, il t'arrive avec un autre avis de projet pour ses lignes, là, on a affaire au même promoteur en réalité. Ça marche encore comme ça.

Donc, je ne veux pas vous laisser, encore une fois... la procédure vient d'être révisée, autrement dit, et c'est encore, disons, essentiellement le même système qu'avant sur la question des projets connexes, qu'on pourrait dire, là, qui sont essentiels à un projet.

M. TOMMY TREMBLAY :

Exactement. Notre regroupement national, le RNCREQ, a évidemment fait des commentaires en ce sens-là lors de l'exercice.

LE PRÉSIDENT :

Des commissions parlementaires, oui.

M. TOMMY TREMBLAY :

Exactement. Mais c'est... on le vit dans plusieurs projets, et malheureusement j'imagine qu'on va le redire à tous les nouveaux projets qui vont arriver.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, probablement qu'on va continuer à le dire. Nous, de notre côté, c'est pour ça qu'on s'est dit : bien, on va faire venir, bon, Hydro-Québec et on va faire venir Énergir. Bien entendu, du côté de l'usine de fabrication de gaz liquide, bien il n'y avait pas encore de promoteur d'identifié, donc on n'a pas pu établir de contact, là. Mais il reste que c'est sûr qu'on essaie de pallier ça un peu, mais on a des limitations parce qu'on... comme l'étude d'impact n'existe pas encore, par exemple, pour Énergir; dans le cas d'Hydro, bien c'est un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22, alors, mais on fait avec ça. Comme je vous dis, on a invité des gens. S'il y avait des préoccupations en lien avec les projets connexes, gênez-vous pas.

D'ailleurs, demain, on a -- je fais encore un peu de publicité pour intéresser les gens à l'audience publique -- donc, on a quand même les gens de l'UPA qui vont venir demain après-midi traiter de ce genre d'aspect là. Donc, ça peut être intéressant pour les gens de voir un peu c'est quoi les préoccupations en lien avec certains des projets connexes.

Je vais laisser mon collègue. — Est-ce que vous avez une question?

LE COMMISSAIRE :

Non.

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

L'autre point que je pourrais souligner, bien entendu, bon, vous avez souligné différents enjeux au niveau des aspects environnementaux. C'est sûr qu'on fait le tour de ça, on va regarder différents aspects qui sont reliés même aux émissions de GES, bon, au bruit, et cetera. Donc, on a du pain sur la planche, là, il y a quand même plusieurs enjeux qui se dessinent. On va regarder ça. Puis en même temps, bien, on regarde les suggestions que les mémoires nous font, donc à ce moment-là il y en a certaines qu'on peut décider de dire : « Ah, tiens, ça, c'est une bonne suggestion. » Donc, je vous invite à lire notre rapport quand il va sortir.

M. TOMMY TREMBLAY :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre contribution.

M. TOMMY TREMBLAY :

Merci beaucoup de nous avoir reçus.

Mme SANDRA ROSSIGNOL

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord, Jeune Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord et Regroupement des Chambres de commerce du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Donc, on ne m'avait pas donné de nom, si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Oui, avec plaisir. Mon nom est Sandra Rossignol. Je suis la directrice générale de la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord. Alors, bonsoir Monsieur le président, bonsoir Monsieur le commissaire. Merci pour votre patience. Et c'est très intéressant ce soir, on a entendu beaucoup de bons commentaires, c'est très enrichissant.

Je représente donc la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord, la Jeune Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord ainsi que l'ensemble des Chambres de commerce du Saguenay–Lac-Saint-Jean, qui...

LE PRÉSIDENT :

Vous avez plusieurs chapeaux, de ce que je comprends.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Oui, sous le chapeau du Regroupement des Chambres de commerce du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Alors, d'emblée...

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3 : « Nous accueillons de façon positive la construction... »

Fin de la phrase, à la page 4 : « [...] à partir des matières premières extraites de nos sols. »

En terme de retombées économiques directes et indirectes, on en a entendu en grande partie ce soir, c'est important, c'est des investissements de plusieurs millions de dollars, ça profiterait au Saguenay–Lac-Saint-Jean, et ce, sur une période d'un demi-siècle.

Évidemment, c'est des retombées en phase de construction, des retombées en phase également d'exploitation. Ce qu'on souhaite, par contre, évidemment, c'est que la région ait le maximum de retombées économiques, et à ce propos, Développement Économique 02 a annoncé, le 6 juin dernier, la relance du Comité de maximisation des retombées économiques régionales, mieux connu sous le nom de CMAX. Plusieurs en ont fait mention ce soir. Et on espère évidemment que... il est impératif que le Comité voit au respect de l'entente avec Métaux BlackRock et qu'il y ait le maximum de retombées économiques pour les entreprises de la région. Le Regroupement, d'ailleurs, des Chambres de commerce du Saguenay–Lac-Saint-Jean dispose d'un siège au CMAX et s'engage à assurer un suivi assidu au dossier.

Concernant la phase de production -- et là, j'omets de vous mentionner certaines parties parce que ça répète ce qu'on a entendu déjà -- il y a des retombées économiques importantes pour la région, avec des emplois... des centaines d'emplois, on mentionnait au tout départ 300 emplois, mais ce soir on a pu entendre que c'était certainement le double, des emplois de qualité. Ce sont des gens qui, non seulement travaillent chez nous, mais également qui vont contribuer à la vitalité économique régionale en établissant leur famille, en consommant ici, en visitant des lieux touristiques.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5 : « Au-delà des retombées économiques engendrées... »

Fin de la phrase, à la page 5 : « [...] essentiel au développement futur de la ZIP. »

Donc, Métaux BlackRock permettrait ainsi le développement futur de cette zone industrialo-portuaire. Et rappelons que le développement de la ZIP s'inscrit dans la Stratégie maritime du Québec, laquelle est complémentaire au Plan Nord.

On parle de main-d'oeuvre, on en a parlé à plusieurs reprises.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 5 : « Le Saguenay--Lac-Saint-Jean et Chibougamau-Chapais... »

Fin de la phrase, à la page 5 : « [...] reviennent s'établir chez nous. »

On parle d'un projet robuste également. L'extraction, la transformation de plus d'une matière première place le projet davantage à l'abri des fluctuations du marché.

On parle de défi de transport, on en a abondamment parlé ce soir. Deux options évidemment s'offrent à l'étude pour le transport de la matière première de la mine, soit l'utilisation du camion ou du train. Les deux comportent des défis, on en a bien entendu parlé.

L'alternative du train; nous aussi, on appuie l'alternative du train. Selon nous, la solution ferroviaire devrait être privilégiée. Pour ce faire, les différents intervenants devront s'entendre. On avait des inquiétudes quant aux partenaires multiples. Rio Tinto est venue donner certaines réponses. Rio Tinto qui est en mesure, on a pu apprendre ce soir, d'offrir le service, et qui est bien habituée avec ce type de transport avec partenaires multiples. Évidemment, c'est complexe, mais c'est faisable. On a été heureux de l'apprendre.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 6 : « La solution optimale nous apparaît être... »

Fin de la phrase, à la page 6 : « [...] de deuxième transformation au cours de 2020. »

Fin du mémoire.

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Donc, je vous remercie pour votre présentation.

Sur le côté... j'avais relevé, ça revient encore sur le ferroviaire, donc on a abondamment... on constate, là, oui, je pense que tous les gens nous ont dit, y compris le promoteur en première partie, à date, le premier choix c'est le transport ferroviaire, mais... donc le diable se cache dans les détails, en tout cas, on verra, il peut y avoir aussi quand même des réserves.

J'ai commencé à m'intéresser... à la lecture de l'ensemble des mémoires, j'ai dit : je vais m'intéresser à la voie ferrée, pas juste la portion de Rio Tinto, mais qu'est-ce que ça a l'air, la voie ferrée, où elle passe la voie ferrée qui va jusqu'à Chibougamau? Hein, on voit qu'il y a une interconnexion à Chambord, donc, pour permettre d'aller à Trois-Rivières.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Par le Lac-Saint-Jean, hum.

LE PRÉSIDENT :

Ça m'a amené à m'intéresser à... bon, je suis allé voir Nemaska Lithium, bon, à peu près 250 000 tonnes de concentré qu'ils... donc, c'est moins que Métaux BlackRock, mais eux, pour l'instant, on ne sait pas où eux ils iraient, parce qu'ils ont une usine pilote, mais pour ce qui est du concentré lui-même, bien ils sont ouverts à le vendre. On ne sait pas où ils vont l'acheminer. Ils peuvent l'amener à Trois-Rivières, ils peuvent l'amener au Saguenay aussi. Donc, on verra, mais 250 000 tonnes, c'est plus petit.

Il y a d'autres projets aussi qu'on voit, ferroviaires -- miniers, dans la région de Chibougamau. Ultimement, ça fait combien, ça, de millions de tonnes qui pourraient éventuellement circuler soit vers le Saguenay, soit vers Trois-Rivières à partir de Chambord?

Et j'allais voir aussi qu'est-ce qu'il y avait, là, le long de la voie ferrée, hein. Notamment, après Chambord, donc on voit que la voie ferrée longe le lac Saint-Jean, puis il y a plein de monde à côté de la voie ferrée, parce qu'il y a des chalets. Après ça, on passe en plein milieu de Roberval, là on passe

dans Mashteuiatsh, puis là ça continue vers Saint-Félicien.

Donc, c'est sûr qu'il y a la route, il y a la voie ferrée, bon. Mais ce que je note, quand je compare la route, honnêtement, c'est que le ministère des Transports, lui, au courant des années, il a contourné Roberval. Ça ne passe plus à côté de l'hôpital, là, le chemin des années 20.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Non, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

Contournée. À Mashteuiatsh, c'est la même affaire, la route ne passe plus en plein sur le bord du lac, la route contourne Mashteuiatsh. Puis elle est située...

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Mais le chemin fait... la voie ferrée passe.

LE PRÉSIDENT :

Mais la voie ferrée, lui, le chemin... le rail, il passe encore, lui, à l'intérieur des...

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

À Mashteuiatsh, on voit, là, même, la voie ferrée sert de limite de développement, ça fait que tout le monde est construit d'un côté, puis de l'autre côté, bien c'est des terres plus boisées.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Je connais bien Mashteuiatsh pour avoir un chalet juste à côté de la voie ferrée.

LE PRÉSIDENT :

Ça fait que c'est certain qu'ultimement, bien, on va voir. La voie ferrée peut éventuellement devenir un irritant si, je ne sais pas, moi, il y a 10 millions de tonnes de minerai qui...

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

On y pense quand on a un chalet, effectivement, mais...

LE PRÉSIDENT :

Ça fait que c'est des questions un peu qu'il faut se poser également. Lorsque je dis : on fait la balance des avantages et des inconvénients entre les deux, là, on est obligé d'être honnête, puis on comprend que les gens souhaitent le ferroviaire, là. À date, ça semble être l'ensemble, peut-être pas unanime, il y a des gens qui peuvent avoir des points de vue différents, peut-être demain qu'on pourra échanger avec d'autres personnes, ça permet...

La beauté de l'audience publique, étant donné que c'est une audience publique et non une audience privée, hein, c'est qu'on entend, nous autres, tout le monde, mais tout le monde peut entendre tout le monde. Hein, le but de l'exercice, c'est que tout le monde entend. Ça permet aux gens de voir d'autres problématiques. Donc vous, c'est disons l'économie, dans d'autres cas, ça peut être l'environnement, la navigation. L'intérêt des séances d'audience, c'est de permettre aux gens d'écouter, d'entendre les points de vue des autres, là.

Donc, j'en profitais un peu avec vous pour faire le point sur encore une fois le transport, mais je vous remercie pour votre mémoire.

Mme SANDRA ROSSIGNOL :

Je vous remercie beaucoup. On espère que le projet se réalise pour la richesse de notre région et du Québec.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, alors je vous remercie.

Mme MARIE ST-GELAIS

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter Ashini Consultants, madame Marie St-Gelais.

Bonsoir madame.

Mme MARIE ST-GELAIS :

Bonsoir. Alors, bonsoir Monsieur le président, bonsoir Monsieur le commissaire.

Alors, je me présente...

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Mon nom est Marie St-Gelais... »

Fin de la phrase, à la page 2 : « [...] de prendre part à ce développement. »

Il peut être trop facile pour des sociétés de favoriser l'embauche autochtone, d'annoncer qu'on favorise l'embauche autochtone, mais quand vient le temps d'embaucher, de passer au recrutement, bien on se rend compte que la main d'oeuvre n'est pas qualifiée, ne correspond pas aux critères de l'embauche.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2 : « Dans le cas des entrepreneurs... »

Fin de la phrase, à la page 3 : « [...] pourront en jouir ensemble à leur tour. »

Fin du mémoire.

Merci de m'avoir écoutée.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

Si on regarde, si on parle du territoire N'tessinan, donc dans la région surtout de Mashteuiatsh -- est-ce que vous êtes familière avec la région de Mashteuiatsh? Parce que vous dites que vous venez de Pessamit, c'est ça?

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui, moi, je fais partie de la bande de Pessamit, oui. Et oui, je...

LE PRÉSIDENT :

Mais êtes-vous quand même familière avec la région de Mashteuiatsh?

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui, quand même familière, puis je travaille aussi également avec des gens de Mashteuiatsh.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Le transport, les trains qui circulent actuellement dans Mashteuiatsh, comment c'est perçu actuellement? Est-ce qu'il y a des gens qui se plaignent des trains? J'ai déjà entendu parler d'un problème avec la voie ferrée, mais ça fait longtemps, puis je ne sais plus où est ma source. Je ne suis pas capable de la retrouver. Mais êtes-vous au courant, la voie ferrée actuellement dans Mashteuiatsh, est-ce que c'est un irritant? C'est ça que j'aimerais savoir.

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui, c'est un irritant. C'est un irritant. Puis je ne sais pas si vous avez déjà entendu l'histoire un petit peu que Mashteuiatsh était une réserve sèche, puis que quand c'était une réserve sèche, tout ça, le chemin de fer, lui, était considéré comme un territoire... comme une terre fédérale, donc ne s'appliquait pas le règlement de la réserve sèche, puis que les Innus se retrouvaient sur le chemin de fer pour... c'est ça, qui n'était pas en territoire -- en réserve sèche. Donc, il y a eu beaucoup, beaucoup de problèmes, c'est ça, avec justement le transport ferroviaire, au niveau sécurité, au niveau... tout ça.

Ça fait que, oui, c'est un irritant. Comme on l'a dit, le chemin de fer passe en plein milieu de la communauté, partout... vraiment tout le long. Et autant pour la communauté, les résidents, autant aussi... moi, ce que j'entends beaucoup, c'est au niveau aussi même du CN en tant que tel, l'exploitation de ce... voyons, de ce tronçon ferroviaire, là, justement pour assurer la sécurité, vu qu'on est en pleine communauté, bien on doit ralentir, on doit... il y a plusieurs passages à niveau, il y a plusieurs... Donc oui, c'est un irritant.

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que j'ai déjà eu l'occasion de rester quelques jours de temps sur le bord du lac Saint-Jean à Mashteuiatsh, mais je ne sais pas si c'est là que des gens m'avaient parlé de la voie ferrée ou je l'avais su d'une autre source. C'est pour ça que j'essaie de voir si c'était le cas ou je n'avais pas rêvé à ça, là. C'est pour ça que je vous pouvais posais la question, à savoir... Mais on aura l'occasion, je vais encore valider cette impression-là demain, là, il va y avoir d'autres gens de Mashteuiatsh qui vont venir, pour voir si effectivement... ça semble que oui, mais je vais continuer à creuser la question.

Alors, c'est certain après ça, c'est sûr qu'après ça, pour la formation, la participation des jeunes qui viennent des Premières Nations pour avoir des emplois, ça fait quelques fois, là... j'étais au dossier de la Romaine, par exemple, c'était une préoccupation : réussir à former les jeunes. En réalité, souvent

les jeunes doivent, on pourrait dire, s'exiler pour avoir leur formation, donc, parce que c'est des centres spécialisés, il n'y en a pas 20, souvent il y en a un dans tel domaine, ça fait qu'un jeune autochtone doit des fois devoir quitter à plusieurs centaines de kilomètres pour avoir la formation. On le voyait, là, les gens, quand ils venaient nous présenter des mémoires, ils nous montraient que ça pouvait être dur, là, pour des jeunes de prendre la décision, surtout que là, c'est une décision de carrière, là, de dire : « Je vais-tu partir deux ans de temps à Québec ou à Montréal pour la formation? »

Mme MARIE ST-GELAIS :

Mais c'est un peu ça, moi, que je voulais dire par, justement, oui, des programmes de formation, de l'accompagnement, tout ça, mais il faut se poser les questions si justement ça va répondre aux Premières Nations. C'est ça qu'il faut se poser la question, que ce n'est pas nécessairement tous les programmes présentement qu'on offre, ou de la même manière qu'on le ferait avec des non-autochtones, qui vont répondre aux besoins des autochtones.

Moi, c'est un peu le point que je veux amener, là. C'est de se poser la question pour justement réellement faire un effort dans ce sens-là. De vouloir accompagner, oui, t'sais, c'est beaucoup, c'est... en tout cas, tant qu'à moi, c'est vraiment la mode, là, de vouloir... bien, c'est de toutes les discussions de projets d'envergure, je pense, là, mais je pense qu'il faut qu'il y ait une implication réelle, vraiment un engagement de se poser les questions : quelles actions on pose pour réellement s'impliquer?

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas juste dire : « On se met une cible. »

Mme MARIE ST-GELAIS :

C'est ça. Exact.

LE PRÉSIDENT :

Mais il faut prendre des mesures concrètes pour atteindre la cible.

Mme MARIE ST-GELAIS :

Exactement. Moi, j'ai vu souvent, avec les compagnies avec lesquelles j'ai travaillé, quand même des grosses sociétés, qu'on clamait qu'on avait une politique, exemple, de travailler avec des entrepreneurs autochtones. Quand venait le temps d'ouvrir les soumissions, de faire l'analyse des soumissions, des gros projets, là, t'sais, plusieurs millions, tout ça, le côté autochtone, là, on n'avait pas de grille avec... de pointage, pour dire : « Bon, tel point, on a plus de points, il y a un pourcentage qui est

alloué parce que c'est une entreprise autochtone. » Non, on regarde le prix, on regarde... Si admettons que c'était un entrepreneur autochtone, bien on est bien content, là, mais sinon...

Moi, je pense... en tout cas, c'est ça que j'ai vu présentement dans l'industrie. C'est moi qui parle, là, mais c'est ça que j'ai vu. Moi, ce que je veux, c'est que les sociétés, oui, s'annoncent qu'ils vont travailler avec les Premières Nations, mais qu'ils le fassent de façon active et concrète. C'est ça que j'avais à dire.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, c'est apprécié, nous vous remercions.

LE COMMISSAIRE :

Ce serait de la... dans le cas de la formation, vous pensez à de la formation spécifique, de...

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui, peut-être.

LE COMMISSAIRE :

... qui serait donnée par l'entreprise...

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui, peut-être.

LE COMMISSAIRE :

... plus que de la formation générale?

Mme MARIE ST-GELAIS :

Oui. Moi, je pense que oui.

LE COMMISSAIRE :

Des formations plus spécifiques?

Mme MARIE ST-GELAIS :

Puis c'est aussi de travailler beaucoup avec les communautés, qui ont beaucoup de ressources au niveau recrutement, au niveau formation, qui sont déjà toutes organisées, là, t'sais, qui ont déjà des organisations qui font ça à même la communauté. C'est de regarder avec eux, de monter les programmes de formation avec eux, vraiment s'interroger sur qu'est-ce qui intéresse la main-d'oeuvre.

C'est ça, c'est de faire vraiment une réelle démarche pour pouvoir, bien, atteindre les cibles que souvent les sociétés se fixent, mais que... je ne sais pas, je n'ai pas de statistiques, là, mais jusqu'à quel point elles sont atteintes, je pense que la question peut être posée.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions.

M. DOMINIC GAGNON

LE PRÉSIDENT :

Donc, madame St-Gelais était la dernière personne inscrite, mais j'ai eu ici une demande pour une dernière présentation, qui est une présentation verbale. Donc, je vais inviter Dominic Gagnon à s'avancer. Donc, pour la présentation verbale, on parle d'une intervention de 10 minutes.

Alors bonsoir.

M. DOMINIC GAGNON :

Bonsoir, Monsieur le président, bonsoir Monsieur le commissaire.

Alors oui, je me présente, Dominic Gagnon, je suis chef du Parti des citoyens de Saguenay. Alors, pour vous mettre un petit peu, là, rapidement en contexte, là, le Parti des citoyens de Saguenay était un parti qui a été fondé par l'ex-maire Jean Tremblay, qui a été là environ une vingtaine d'années, là, au pouvoir, et qui a travaillé en très étroite collaboration -- trop étroite peut-être collaboration, selon certains -- avec l'organisme Promotion Saguenay, et c'est la raison pour laquelle je ne dépose pas

vraiment de mémoire, parce que notre formation entérine à 100 % tout ce que vous avez pu entendre ce soir, là, par monsieur Claude Bouchard qui a présenté pour Promotion Saguenay. Alors, vous avez son mémoire et tout.

Non, qu'est-ce que... on voulait apporter peut-être une petite touche, là, je vous dirais plus au niveau, là, du *big picture* par rapport à l'environnement. J'ai assisté à toutes les audiences depuis le début, ici, et puis ce que je remarque, entre autres, par rapport à notre région, qui est une région qui est très tournée vers l'environnement, le plein air, hein, ici on sait que la chasse, la pêche, l'industrie touristique qui va vers ça aussi également, et également l'industrie économique, entre autres avec Rio Tinto, qui depuis plusieurs années se vante, et le fait également, de produire un... en fait, un aluminium qu'on a qualifié ici d'aluminium vert.

Alors, c'est-à-dire que, bon, étant produit d'abord par l'hydroélectricité et puis par des processus de plus en plus performants, et également tout dernièrement une nouvelle technologie qui fait en sorte qu'on n'émet plus, ou presque plus, de CO₂ à Rio Tinto, mais on va émettre bientôt de l'oxygène. Alors, c'est vraiment une... ça va vraiment dans la mentalité vraiment de la région, d'aller vers l'environnement. Vous avez entendu les témoignages, là, du Conseil régional de développement durable tout à l'heure qui vont également en ce sens-là.

Et pour ce qui est de l'entreprise Métaux BlackRock, quand on regarde le *big picture*, on se rend compte que le produit qu'ils donnent en ce moment nous conduit, non pas vers un aluminium vert, mais plutôt vers un fer vert. Et je m'explique. Il y a eu une intervention qui a été très pertinente, lors des audiences précédentes, là, un des intervenants, monsieur Gilles Dufour, qui soulevait entre autres le point du cycle de vie un peu du métal, dont le fer aussi, et ce qu'on se rend compte, dans le cycle comme tel, ce qu'on va rajouter au fer, c'est-à-dire la fonte brute qu'on va rajouter au fer recyclé va permettre justement à ce fer-là d'avoir une durée de vie beaucoup plus longue, si on peut dire, dans son cycle de vie.

Alors, on sait que la population mondiale augmente, le développement augmente, on va avoir besoin de fer dans les constructions à venir et tout, et maintenant, on se tourne de plus en plus vers le recyclage, mais pour avoir une qualité de fer et de recyclage, une usine comme BlackRock, qui va rajouter à ce moment-là des composantes, qui va faire en sorte qu'on peut mieux utiliser le recyclage de fer, fait en sorte qu'on a moins besoin d'aller extraire du nouveau minerai partout.

Et là, je parle de *big picture*, je parle vraiment au niveau de la planète. Puis vous savez aussi bien que moi, hein, les gaz à effet de serre ne connaissent pas vraiment de frontières à ce niveau-là. Et puis c'est un peu dans ce sens-là qu'il faut le voir, aussi, qu'on va contribuer justement à atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, entre autres, hein, qui vise de limiter à deux degrés le réchauffement planétaire, justement par une initiative locale, ici, une initiative vraiment qui a lieu au Saguenay et qui va dans la mentalité déjà, soit de l'aluminium vert ou du fer vert, comme je vous le dis.

L'autre point, aussi, par rapport à ça, quand on regarde l'autre sous-produit, le ferovanadium, va exactement dans ce sens-là aussi, au niveau de l'environnement, puisqu'en le rajoutant aux alliages de fer neuf, on permet d'avoir plus de résistance pour un poids moindre. Donc, on exploite moins de fer pour en arriver justement à la même résistance et aux mêmes capacités du matériau.

Alors, déjà là, sur ces deux points-là, on se rend compte qu'on a vraiment, au niveau de l'environnement, cette entreprise-là qui est une entreprise, bon, d'ici qui, oui, utilise un procédé de l'extérieur, mais qui a été éprouvé, et ça, c'est une bonne chose aussi.

Bien sûr, on a entendu certains témoignages disant qu'on pourrait faire mieux, comme utiliser de la biomasse, des choses comme ça. On l'a entendu, là, tout à l'heure. Mais on n'est pas rendu là au niveau technologique, alors maintenant, en faisant... vraiment, en utilisant le gaz naturel au lieu d'utiliser le charbon, comme on a dit... parce que ces matériaux-là vont être formés de toute façon ailleurs. Si ce n'est pas ici, ça va être ailleurs, et si c'est ailleurs, ça risque d'être avec du charbon, et le charbon pollue beaucoup plus, et comme on a dit tantôt, à ce moment-là, on pollue plus notre planète. Donc, on rentre vraiment dans une optique, je vous dirais, de faire vert de cette façon-là avec... pardon, avec Métaux BlackRock.

Ce que je voulais rajouter, aussi, une chose qui a sonné des cloches très intéressantes, c'est toute la notion de partenariat aussi avec d'autres entreprises du coin qui pourraient revaloriser, si on peut dire, les résidus. J'ai entendu que le CO₂ qui était émis était un CO₂ de qualité agroalimentaire. On sait qu'ici, dans la région, on en a parlé tout à l'heure, il y a une présentation qui a été faite du CERM, là, qui parlait entre autres de l'usine Elkem Métal, ici, qui a une serre qui est juste à côté et qui utilise la chaleur pour justement cette serre-là. Alors ça, c'est le genre de partenariat qui pourrait très bien se faire. On n'est pas à cette étape-là, mais on pourrait quand même très bien aller en ce sens-là, puis c'est ce que le CREDD semblait soulever également, alors pourquoi ne pas utiliser de la chaleur pour éventuellement un projet de serre, avec du carbone également qui permet la croissance plus rapide des végétaux? Je ne suis pas agronome, là, mais dans le *big picture*, là, c'est des choses qui se font également.

Alors, toutes sortes de partenariat, et moi, c'est ce que j'ai retenu de, un peu, des gens de BlackRock, cette espèce d'attitude et d'ouverture, je vous dirais, par rapport à l'environnement, par rapport au partenariat, par rapport aux valeurs de la région qui depuis des années prône justement l'environnement, les métaux verts, l'aluminium vert et maintenant le fer vert.

En terminant, peut-être un petit commentaire sur le transport. Bon, évidemment que c'est un enjeu important. Je pense qu'encore là, dans le *big picture*, il faut voir ça dans un contexte de développement progressif, hein. Ici, dans la région à Saguenay, on a une route de contournement de ville Saguenay, qui a été, bon, construite peut-être il y a environ 10 ans, là, on parle d'une autoroute. Auparavant, là, les gros camions de transport, ça passait directement sur la 170, en plein cœur de la

ville.

Alors, je pense que le transport ferroviaire va être appelé tôt ou tard également à aller vers ce... vers, je vous dirais, cette pensée-là de vraiment contourner les villes, et on l'a très bien vu avec la tragédie de Lac-Mégantic, qu'est-ce qui est arrivé suite à ça, c'est qu'il y a une voie de contournement qui a été annoncée il y a environ un mois, pour justement faire le contournement des villes. Mais ça, on est dans le long terme. On s'en va vers ça. Autant les routes comme telles ont eu leur contournement des villes, alors on s'attend à ce que dans un avenir... d'ici à... bon, peu importe, là, on a dit qu'on n'a pas de boule de cristal, mais la tendance est vraiment d'aller vers ça, comme on a vu à Lac-Mégantic.

Alors, en ce sens-là, je pense que le transport ferroviaire, ce qui est préconisé par BlackRock, peut-être pas dans l'immédiat parce qu'il y a peut-être certaines contraintes, mais on tend vraiment vers ça. Et je pense qu'ici, à Saguenay, les citoyens, le Parti du citoyen, Promotion Saguenay, comme monsieur Bouchard l'a dit, on va appuyer ça vraiment. Alors, je vous laisse sur cette notion d'aluminium vert et surtout de fer vert.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors très bien, je vous remercie pour votre présentation.

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'était la dernière présentation qui est prévue à l'horaire. Donc, on ne m'a pas signifié que des gens voulaient faire des rectifications verbales. De toute façon, comme c'est indiqué, la commission laisse du délai pour permettre à quiconque le veut pour faire des rectifications sur les mémoires. Également, à partir des transcriptions, ça permet de faire une lecture attentive des transcriptions. Donc, les gens qui ne se sont pas inscrits pour une rectification ce soir, donc ne soyez pas inquiets, vous avez la possibilité de faire une rectification par écrit jusqu'à la semaine prochaine. Je vous donnerai les dates exactes demain après-midi.

Alors, sur ce, il est 23 h 07, alors je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée, et nous reprenons demain exactement, là... je n'ai pas indiqué l'heure, mais... O.K., c'est 13 h 15 demain. Donc, pas 13 h, mais 13 h 15. Alors, bonne fin de soirée!

LEVÉE DE LA SÉANCE À 23 H 07

SÉANCE AJOURNÉE AU 17 JUILLET 2018 À 13 H 15

Je, soussignée, ISABELLE GOYETTE, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue via webdiffusion, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

Isabelle Goyette
Isabelle Goyette, s.o.