

Document présenté par le citoyen Éric Cyr au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) dans le cadre du projet minier du lac Bloom.

Je m'adresse au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) afin de soumettre un mémoire à titre de citoyen dans le cadre du projet minier du lac Bloom tel que convenu avec le président de la Commission lors de son dernier passage à Fermont. Voici la première partie de mon mémoire.

Je dois clarifier quelque chose la suite de la réponse du ministère des Transports du Québec à la question numéro 1 concernant la route 389 posée par le BAPE dans une correspondance datée du 18 septembre 2007 et portant le numéro de référence : 250 DQ8 Projet de mine de fer du lac Bloom Fermont 6211-08-004.

La question posée au départ par le citoyen Éric Cyr diffère quelque peu de celle retenue par le BAPE. Voici la question posée par ce même citoyen le 28 août 2007 dans le cadre de la première audience du BAPE à Fermont :

«La phase de construction et l'activité économique générée par le développement économique de la mine du lac Bloom ne risque-t-elle pas de devenir problématique pour la fluidité et la sécurité du transport routier le long de la route 389 et en particulier dans le secteur Fire Lake/Mont-Wright qui est déjà problématique? Est-ce qu'une réfection de ce tronçon de route est prévu? Des discussions ont-elles été amorcées avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) à ce sujet?»

Voilà l'intégralité de la question posée le 28 août dernier et vous pourrez vérifier dans vos transcriptions. Cette question a aussi été reproduite dans un article publié dans le journal Le Trait d'union du Nord et véhiculée dans le cadre d'un bulletin de nouvelles locales sur les ondes de la radio communautaire de Fermont, CFMF 103,1 en plus d'avoir été abordée dans le cadre d'une émission sur les ondes de la radio de Radio-Canada Côte-Nord.

Maintenant, la question que le BAPE a fait parvenir au MTQ diffère légèrement, mais abonde dans le même sens :

«Le ministère des Transports peut-il fournir à la commission une évaluation de la route 389 entre la route d'accès du projet de mine de fer du lac Bloom et la frontière du Québec et du Labrador sur les plans de la capacité de desservir la ville de Fermont et les installations minières situées à proximité et est-il en mesure de supporter un accroissement du trafic routier à court terme advenant la réalisation de projets industriels majeurs comme le projet de mine de fer du lac

Bloom? Enfin, en regard de l'investissement de 40M\$ sur 5 ans, pour la réfection de la route 389, le Ministère envisage-t-il réaliser certains travaux de réfection sur le tronçon concerné par le projet de mine du lac Bloom?»

Bien que les deux questions, celle du citoyen Éric Cyr et celle du BAPE, soient très structurées et demandent des précisions claires, les réponses fournies tant par le promoteur Consolidated Thompson Iron Mines que le ministère des Transports du Québec sont imprécises et ne font mention d'aucune analyse structurée ou d'aucuns chiffres destinés à étoffer la réponse. La réponse demeure floue et n'apporte aucune spécification quant à la nature même de l'affluence de la circulation le long de la route 389 dans son ensemble ni du tonnage à être transporté par Consolidated Thompson Iron Mines dans le cadre de la phase de construction de la nouvelle mine et les années suivantes.

La réponse ne doit pas seulement traiter du court terme tel que demandé par le BAPE mais également du long terme tel que demandé par le citoyen puisque l'achalandage du transport routier sera inévitablement accru advenant la construction d'une nouvelle mine. Tout cela combiné aux nombreux touristes (20 000) annuellement qui visitent le barrage Daniel-Johnson (Manic-5), les nombreux camions forestiers et de marchandise qui emploient déjà cette route, et les touristes qui risquent de s'accroître puisque le territoire de Manicouagan-Uapishka a récemment été reconnu par l'Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) comme la plus grande réserve mondiale de la biosphère au pays. Ces automobilistes devront donc côtoyer les multiples véhicules lourds qui empruntent déjà le seul lien routier du nord-est canadien en plus de la circulation accrue générée par le projet minier du lac Bloom. Il est inévitable que l'achalandage routier sera accentué à la suite d'un tel projet et cela à court et moyen terme. Le BAPE devrait tenir compte de données sérieuses avant de prendre une décision éclairée sur cette question.

Je considère que le MTQ joue à l'autruche et se cache la tête dans le sable dans ce dossier en ne considérant qu'une certaine partie de la route 389 dans sa réponse. Soit 20 kilomètres seulement, du km 557 (entrée prévue de la nouvelle mine) au km 570 (frontière du Labrador). Le MTQ, ne faisant pas une analyse complète de la situation sur l'ensemble de la route 389, isole ainsi le problème et tente d'éviter la véritable nature de la question en se basant uniquement sur la bonne foi et les dires du promoteur afin de fournir cette réponse. Comme la réponse de Consolidated Thompson Iron Mines est également incomplète, cela pose un problème pour la sécurité des citoyens et des usagers de la route. Il ne faudrait pas risquer de sacrifier des vies pour des intérêts économiques.

Voici la question posée par le BAPE au promoteur et qui diffère des deux autres versions des questions citées ci-dessus :

«Tel que discuté en audience publique le 28 août 2007, quels sont les besoins en transport routier des personnes et des marchandises identifiées par le promoteur tant pour les phases de construction que d'exploitation de la mine de fer du lac Bloom et qui utiliseraient la route 389? Veuillez préciser quels matériaux transiteraient par Baie-Comeau ainsi que ceux qui transiteraient par le Labrador via le réseau ferroviaire?»

Voici la réponse fournie par le promoteur :

«Le transport des personnes sera fait principalement en avion (donc le promoteur admet qu'il utilisera d'autres moyens sans les nommer, possiblement la route 389). Concernant le transport des marchandises, les seules vérifications faites concernant le réseau routier provincial visaient à valider la capacité des ponts et ponceaux en fonction des pièces les plus lourdes qui transiteront par la route (donc le promoteur admet que des véhicules lourds transiteront par la route 389) Par contre, Consolidated Thompson Iron Mines maximisera l'utilisation du transport par train pour les matériaux requis pour la construction ainsi que pour le matériel requis lors de la phase d'opération (le terme maximiser ne veut strictement rien dire, n'est appuyé d'aucune donnée précise et peut donc laisser présager que cela pourrait varier selon les besoins ou les périodes ou selon la flexibilité du promoteur aux dépens des utilisateurs du seul lien routier de la région). Tout récemment, les autorités portuaires de Sept-Îles ont conclu une entente avec Mines Wabush et QNS&L pour le transit de marchandises sur leur chemin de fer. Cette option de transport de marchandises par rail, maintenant que les réseaux ferroviaires locaux sont reliés au réseau ferroviaire national via le traversier-rail, sera favorisée pour les besoins du projet du lac Bloom. (Ici aussi le terme favoriser ne signifie rien de concret et ne pourrait s'appliquer qu'en théorie).

Cette réponse du promoteur Consolidated Thompson Iron Mines me laisse perplexe et ne me satisfait aucunement et le BAPE devrait se poser le même questionnement puisque la réponse est très peu étoffée si l'on songe que l'on parle d'un projet minier de plusieurs millions de dollars. On dirait une réponse improvisée sans véritable contenu.

Pour sa part, le MTQ mentionne dans sa réponse que : *«À la lumière des analyses effectuées par la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports, (et dont*

personne n'a obtenu copie. Quelles analyses? Est-ce que des documents sont disponibles? Le BAPE pourrait rendre ces données accessibles sur son site Internet pour le bénéfice des principaux intéressés, les citoyens concernés) *cette portion de route nationale 389, (le MTQ confirme que la 389 est bien une route nationale malgré son état pitoyable) soit les km 550 à 570, présente des caractéristiques permettant d'absorber la croissance anticipée de la circulation associée au développement de la mine. Le débit moyen annuel (DJMA) actuel pour cette portion de route est de 950 véhicules. Son gabarit est de type «C»,. soit une chaussée asphaltée d'une largeur minimum de 7 mètres pouvant supporter un DJMA jusqu'à 2000 véhicules. Cette capacité est donc suffisante pour accueillir les passages quotidiens anticipés entre l'accès à la mine au km 557 et la ville de Fermont au km 564 des 400 travailleurs qui seront requis pour la construction de cette mine, comme spécifié dans l'étude d'impact sur ce projet. Il en va de même pour le transport de matériel et de composantes de construction dans l'attente de la construction du lien ferroviaire entre la mine et le chemin de fer de la QNS&L situé du côté labadorien. Une bonne partie de ce secteur a d'ailleurs été asphaltée de nouveau au cours de l'année 2006-2007 (des km 547 à 560 et 569 à 570). De plus, nos analyses en matière de sécurité routière démontrent que cette portion de la route 389 n'est pas problématique au chapitre des accidents. (Ici aussi on parle d'un segment de route et non de l'ensemble de la 389. Il faudrait pouvoir consulter des statistiques concernant les accidents le long de ce lien routier versus l'achalandage actuel. Selon mes calculs grâce à des données fournies par la Sûreté du Québec, il y avait en moyenne un accident aux 3 jours sur la route 389 l'été dernier. Beaucoup de ces accidents pourraient être reliés au mauvais état de la route).*

Le MTQ poursuit en répondant à un autre volet de la question : *«Enfin, en ce qui concerne l'investissement de 40 M\$ pour les cinq prochaines années, environ 1M\$ par année à même ce montant sera consacré à de la réfection légère de chaussée (intervention palliative) qui pourrait être en partie effectuée sur ce secteur dépendamment de l'évolution du niveau de détérioration de la chaussée».* (Le MTQ n'investira qu'un montant symbolique pour de la réfection légère alors qu'un investissement beaucoup plus massif serait nécessaire afin de rendre cette route nationale conforme et sécuritaire puisque la route 389 ne respecte pas les normes minimales de sécurité fixées par ce même ministère et encore moins si l'on considère le caractère national de cette route. Les termes employés *«qui pourraient être»* laissent planer un doute quant aux réelles intentions du MTQ.

À la lumière des informations incomplètes fournies au BAPE par le promoteur du projet minier du lac Bloom, Consolidated Thompson Iron Mines et par le ministère

des Transports du Québec et concernant le peu de données relatives au réel transport routier le long du seul lien terrestre du nord-est canadien faisant partie du réseau national depuis plus de deux ans, je recommande au BAPE d'exiger des renseignements beaucoup plus détaillés et une réponse plus étoffée en ce qui concerne la fluidité et la sécurité le long du seul lien routier de la région. Je considère que les réponses fournies par rapport à la route 389, qui constitue la portion québécoise de la TransQuébec-Labrador, sont bâclées et incomplètes. Une décision hâtive du BAPE pourrait mettre la vie de certains usagers de la route en péril. En tant que citoyen, j'exige réponse à ma question justifiée selon les circonstances. Les deux paliers de gouvernements n'ont pas le droit de traiter les régions ressources du Québec comme si elles étaient un pays en développement où l'on peut puiser sans réinvestir. Le seul lien routier du Nord-est canadien a grand besoin de réfection et le gouvernement du Québec devrait voir à son entretien avant de songer à appuyer un nouveau développement minier. Les citoyens de la région sont en faveur d'un tel projet mais pas à n'importe quel prix. Le moment est venu pour les deux paliers de gouvernements de retourner l'ascenseur. J'attendrai donc une réponse plus détaillée à la question que j'ai posée et pour laquelle je ne considère pas avoir obtenu de réponse satisfaisante. Je vous écris d'abord à titre de simple citoyen, mais je considère que mes préoccupations reflètent bien celles des citoyens de la région des deux côtés de la frontière Québec-Labrador (Fermont, Schefferville, Labrador City, Wabush, Churchill Falls et même Happy Valley-Goose Bay).

Éric Cyr, citoyen concerné

XXX 5p. 2069m.