

# BORÉALISATION

Boréalisation  
744 boul. Saguenay Ouest,  
Saguenay, G7J 1A3  
418-973-5648

Projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay  
Agence canadienne d'évaluation environnementale  
901-1550, avenue d'Estimauville  
Québec (Québec) G1J 0C1

**Objet: Consultation publique sur le projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay et ses impacts environnementaux.**

17 octobre 2016

Pour des fins d'allègement du texte, voici les diminutifs qui seront utilisés dans le présent document:

- **Le Projet:** Le projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay
- **Le Promoteur:** L'Administration portuaire du Saguenay
- **L'Agence:** L'Agence d'Évaluation Environnementale du Canada.
- **Le Parc marin:** Le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent
- **L'Évaluation:** L'Évaluation environnementale canadienne
- **L'Étude:** L'Étude d'impact environnemental

Par la présente, Boréalisation souhaite faire connaître ses commentaires à l'Agence Canadienne d'Évaluation Environnementale concernant le projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay et ses impacts environnementaux potentiels. Nous avons pris connaissance de l'Étude d'impact environnemental déposée par le Promoteur du Projet. Notre intervention est dirigée sur la zone d'étude élargie, soit le fjord du Saguenay. Notre attention se porte plus particulièrement sur les impacts potentiels d'une augmentation du trafic maritime lourd dans la voie navigable traversant le Parc Marin Saguenay-Saint-Laurent.

Nous souhaitons préciser que ce choix d'intervention de notre part ne relève pas d'une hiérarchisation des impacts potentiels du projet. La zone d'étude locale comporte plusieurs éléments inquiétants du point de vue environnemental et humain. Néanmoins, puisque les ressources organisationnelles de Boréalisation ne nous permettent pas un examen exhaustif du

projet dans le cadre de ces consultations publiques, nous avons dû concentrer notre travail sur une des composantes valorisées par l'Évaluation.

## Norme qualitative et quantitative applicable à la navigation dans le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent.

Le mandat du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent tel que présenté dans la loi canadienne de création du Parc marin est de «rehausser, au profit des générations actuelles et futures, le niveau de protection des écosystèmes d'une partie représentative du fjord du Saguenay et de l'estuaire du Saint-Laurent aux fins de conservation, tout en favorisant son utilisation à des fins éducatives, récréatives et scientifiques.» À ce jour, le Parc figure comme seule aire protégée marine au registre des aires protégées du Québec. Sa création en 1998 est le résultat d'une action concertée entre le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, les autorités régionales et les populations locales. Tous ont reconnu l'exceptionnelle valeur écologique et culturelle du fjord du Saguenay et l'estuaire du Saint-Laurent.

*« Lors de la conférence de presse annonçant la signature de l'entente Canada-Québec le 6 avril 1990 pour la création du parc marin du Saguenay on a souligné les caractéristiques exceptionnelles de la présence des mammifères marins à la confluence du fjord du Saguenay et du fleuve Saint-Laurent: "La présence simultanée de ces mammifères confère à ce secteur un caractère exceptionnel. Le béluga s'y retrouve à longueur d'année en dehors de son aire de distribution habituelle. Pour sa part, le rorqual bleu est essentiellement une espèce de haute mer. Ces deux mammifères d'affinité arctique, cohabitent à l'embouchure du Saguenay avec deux autres espèces boréales, soit le rorqual commun et le petit rorqual." »*

**- Étude de faisabilité de la candidature du fjord du Saguenay à la liste de l'UNESCO**

Le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent est un des "hotspots" de la biodiversité québécoise pour lequel il nous incombe de déployer tous les efforts suffisant à sa préservation. Un inventaire de plus de 1600 espèces sauvages y a été inventorié. Plusieurs espèces à statut précaire fréquente le Parc marin. Parmi elles, le béluga du Saint-Laurent fait l'objet d'une attention particulière du grand public. Mentionnons également qu'une véritable économie scientifique et touristique s'est formée autour de cette importante biodiversité marine à l'embouchure du fjord du Saguenay et de l'estuaire du Saint-Laurent. Des emplois dépendent du caractère unique de l'habitat du Parc marin. Il va sans dire qu'un conflit d'usage peut se présenter dès lors qu'un projet industriel représente une menace à la vie faunique des lieux. Il ne faut donc pas seulement opposer le projet de port en rive nord du Saguenay par la sempiternelle polarité « économie ou environnement ». Un choc est à prévoir entre deux manières de faire de l'économie: la grande industrie extractiviste versus le mode de vie des communautés touristiques limitrophes au Parc marin.

Un projet de terminal maritime en amont du fjord du Saguenay soulève de nombreuses préoccupations. Il nous semble que cette intensification des usages industriels en travers du Parc marin est incompatible à sa mission de conservation. Il est convenu qu'il faille harmoniser les usages et la mission du Parc marin. Certains éléments fauniques de l'écosystème sont plus fragiles que d'autres et servent à tracer les frontières entre un développement durable et non-durable. Les limites au développement industriel doivent être dictées par la capacité de support de l'écosystème hôte.

Dans ce cas-ci, nous définissons la capacité de support par le niveau de perturbations humaines pouvant être subi par l'écosystème sans dommage irréversible aux fonctions et aux éléments écosystémiques. La disparition d'une espèce faunique, par exemple, constitue en ce sens un dommage irréversible à un élément écosystémique.

Des mesures qualitatives sur les règles de navigation (ex. : réduction de la vitesse et manoeuvre d'évitement des troupes de mammifères marins) sont présentement appliquées. Malgré tout, ces mesures réglementaires ne peuvent empêcher les effets d'une navigation excessive. En d'autres termes : « trop » de navigation annule les mesures d'atténuation d'une « bonne » navigation. C'est pourquoi il faut établir, non seulement des normes qualitatives à la navigation, mais également des limites quantitatives au trafic maritime. La capacité de support d'un écosystème a ses limites, lesquelles pourtant n'ont pas d'existence légale ou réglementaire actuellement. Une limite quantitative applicable au trafic maritime dans la Parc Marin pourrait avoir une représentation politique via le travail de l'Agence. Selon nous, l'Agence a la responsabilité d'identifier la capacité de support de l'écosystème et d'émettre des conditions limitantes aux usages maritimes à l'intérieur du Parc marin.

## Intensification du trafic maritime lourd dans la voie navigable du fjord du Saguenay.

*« Pour ce qui est du présent projet, ce sont 60 navires additionnels par année qui sont attendus, soit une fréquentation se faisant à un rythme moyen d'environ un navire par semaine. Lorsque ces navires sont ajoutés au reste de la navigation dans le cadre du développement maritime du Haut-Saguenay, il est estimé que les différents projets portuaires (terminal maritime en rive nord, GNL Québec et croissance des activités aux terminaux de Grande-Anse et des croisières Agésilas-Lepage) devraient se traduire par un doublement du trafic maritime sur le Saguenay. »*

*- Étude d'impact environnemental du projet de port en rive nord du Saguenay*

Le Projet est motivé par une entente entre le Promoteur et la minière Ariance phosphate. Cette dernière souhaite exporter son minerai d'apatite par la rive nord du Saguenay. Pour ce seul client, le port en rive nord recevrait la visite de 60 navires marchands par année. Toutefois, le projet prévoit un port multiusager qui pourrait desservir plus d'un client et plus d'un type de marchandise. À ce moment, le nombre de 60 navires/an est une prévision plancher probablement appelée à augmenter. Le Promoteur insiste lors de ses représentations publiques sur le fait que le projet s'inscrit dans le cadre du développement du Plan Nord. Dès lors, le Projet est plus que le port d'exportation d'un client. Il est une porte de sortie éventuelle pour le Plan Nord. Or, cette porte s'ouvre sur un fjord et plus encore, sur une aire protégée marine : le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent. Est-ce que le «cadre de porte » est convenable pour une exportation minière de masse? Nous croyons que non.

## Le béluga, un indicateur de l'état environnemental du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent.

*« Un modèle a estimé un déclin de la population totale de 12,6 % sur 10 ans, de 2002 à 2012. On ne comprend pas les causes de ce déclin. Selon le modèle démographique, il y avait 2 293 individus matures en 1934 (3 générations de 26 ans chacune), et 3 168, en 1922 (3 générations de 30 ans chacune). Cela donne à penser qu'il y a eu un déclin de 75 à 82 % du nombre d'individus matures au cours des 3 dernières générations (78-90 ans), l'estimation établie par le modèle étant de 583 individus matures en 2012. »*

**- Programme de rétablissement du béluga (*Delphinapterus leucas*), population de l'estuaire du Saint-Laurent au Canada**

Le récent déclin du béluga du Saint-Laurent a justifié un réexamen de son statut par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC). En septembre 2016, le statut du béluga du Saint-Laurent est officiellement passé d'espèce « menacée » à espèce « en voie de disparition » selon la loi sur les espèces en Péril du Canada.

La mortalité importante au sein de la population du béluga du Saint-Laurent peut être attribuée à une variété de facteurs: pollution, dérangement anthropique, faiblesse génétique, etc. Plusieurs incertitudes demeurent sur les causes du déclin rapide et récent de la population du béluga du Saint-Laurent. Il est communément accepté qu'une combinaison de facteurs menaçants soit impliquée. Si tel est le cas, la dégradation dans son habitat pourra seulement être endiguée par un éventail d'action appliqué aux multi-sources du problème. Parmi elles, le dérangement causé par le trafic maritime est une des menaces identifiées à la santé populationnelle du béluga. Les bruits subaquatiques des moteurs de bateau interfèrent sur l'écholocalisation du béluga.

*«La perturbation d'un animal se livrant à ces activités l'empêche d'accomplir ses fonctions vitales, ce qui peut compromettre sa survie (Kraus et coll., 2005; bejder et coll., 2006b;*

*Williams et coll., 2006). Si la perturbation est récurrente et touche plusieurs individus, c'est la survie de la population qui peut être remise en cause. La navigation est source de dérangement en raison de la présence des embarcations dans l'habitat des bélugas et du bruit qu'elle génère.»*

**- Programme de rétablissement du béluga (*Delphinapterus leucas*), population de l'estuaire du Saint-Laurent au Canada**

La grande sensibilité du béluga aux diverses perturbations environnementales dans son milieu lui confère un double rôle: d'abord un rôle d'indicateur de la qualité de l'environnement puis ensuite, un rôle « d'espèce parapluie ». Une « espèce parapluie » désigne en écologie une espèce qui nécessite d'importants et vastes efforts de conservation lesquels bénéficient ensuite aux autres espèces, celles-là moins exigeantes. Les efforts de protection du béluga servent ainsi à l'ensemble des membres de la communauté faunique et floristique du Parc marin.

Plusieurs éléments nous laissent croire que la capacité de support de l'écosystème du fjord est déjà très fragilisée par une présence excessive de perturbation humaine. Il semble donc impossible d'exercer des pressions supplémentaires sur l'habitat du béluga du Saint-Laurent sans aggraver sa situation.

Le risque d'une disparition du béluga du Saint-Laurent jugé imminent par le COSEPAC doit être interprété comme le dépassement de la capacité de support de l'écosystème du Saguenay-Saint-Laurent. À ce titre, le béluga doit être considéré comme indicateur de la santé de l'écosystème. Son déclin révèle vraisemblablement la présence de dommages importants à la matrice environnementale duquel il dépend. Lorsqu'un voyant clignote au rouge sur le tableau de bord, il faut s'arrêter et inspecter la situation avant d'aller plus loin. C'est ce que nous demandons dans ce cas-ci. Le déclin du béluga nous signale un problème auquel il faut répondre.

## Externalisation des coûts et des risques du projet minier d'Ariane Phosphate.

Le fjord du Saguenay est une voie navigable qui pénètre sur plus de 100 kilomètres dans l'arrière-pays du Québec. Un port en rive nord du Saguenay obligerait les navires marchands à faire un détour important à l'intérieur des terres. Or, le bon sens prescrit pourtant qu'un projet de terminal portuaire destiné à l'exportation outremer cherche le lien le plus direct aux eaux internationales. Ce louvoisement de la marchandise minière par le fjord du Saguenay augmenterait inutilement les risques et les impacts environnementaux à l'endroit du Parc marin. Nous croyons que l'Agence et la ministre de l'environnement du Canada doivent prendre en considération que le projet n'est pas la seule option disponible pour Ariane Phosphate.

*«Pour justifier son choix du scénario de transport du concentré d'apatite vers Saint-Fulgence et le terminal maritime à Sainte-Rose-du-Nord, le promoteur a évalué cinq autres scénarios, soit Dolbeau-Mistassini, Alma, Forestville, la proposition du collectif de l'Anse-à-Pelletier et la proposition de la communauté innue de Mashteuiatsh. Ils n'ont pas été retenus, essentiellement parce qu'ils ne répondaient pas à ses critères économiques.»*

***- Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay-Lac-Saint-Jean***

Nous nous questionnons sérieusement sur les justifications d'un port à l'Anse-à-Pelletier plutôt qu'à Forestville. La légitimité du projet peut être mise en doute considérant la présence d'option d'évitement du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent. Il est probable que ce choix soit davantage fondé sur des ententes politiques et économiques entre les autorités gouvernementales au Saguenay et la compagnie Ariane Phosphate plutôt que sur des considérations logistiques et scientifiques. Est-ce que le choix de l'emplacement à L'Anse-à-Pelletier s'explique par un découpage des coûts de transport terrestre et maritime? Considérant qu'Ariane Phosphate assume les frais de transport exclusivement terrestre et sous-traite l'exportation maritime, il est probable que la compagnie ait choisi le scénario le plus avantageux à ses intérêts privé duquel sont externalisés au public les coûts et les risques du transport maritime. De plus, il est possible que la concurrence interrégionale entre Saguenay et Forestville pour l'obtention du contrat d'exportation avec Ariane Phosphate ait généré une enchère sur les avantages octroyés à la compagnie au détriment du bien commun. Dans un tel contexte, il est permis de croire que l'analyse économique des options ait été subjectivée par des accords public-privé qui avantagent artificiellement une option sur l'autre.

L'option du port à Forestville éviterait le passage de navires marchands à travers une aire protégée marine. Dès lors que cette possibilité existe, elle devrait être privilégiée. Visiblement, la présence d'un Parc marin au travers de la route d'exportation n'a pas été prise en compte dans le choix de l'emplacement du port. Nous demandons qu'au terme de l'exercice d'évaluation environnementale, l'Agence considère l'existence d'options préalablement candidates pour l'exportation du minerai d'apatite d'Ariane Phosphate. Il devrait être possible pour la ministre de l'environnement du Canada, au moment de sa Déclaration de décision, de renvoyer la compagnie faire ses devoirs et changer son plan d'exportation.

Salutations distinguées,

-

*À propos de Boréalisation.*

*Boréalisation est une organisation environnementale basée à Saguenay. Enregistrée comme Organisme sans but lucratif depuis 2014, Boréalisation s'implique pour la réalisation de projet de conservation en territoire boréal au Québec.*

-

<signature caviardée>

Philippe Dumont, Président