

Projet Terminal maritime en rive nord du Saguenay

Questions et commentaires sur l'étude d'impact environnemental



**Présenté à l'Agence canadienne
d'évaluation environnementale par :**

Guillaume Lord, MD

17 octobre 2016

Première partie

Opinions personnelles et vision de l'impact environnemental

Impacts sur la santé mentale

À la page 10-71 de l'ÉIE, le promoteur affirme que « les effets résiduels étant négligeables, les effets sur la composante santé humaine sont ainsi non importants. »

La construction n'étant même pas amorcée, je peux vous affirmer qu'il y a déjà des impacts importants sur la santé humaine, plus particulièrement la santé mentale de plusieurs résidents du secteur. La crainte que se réalise ce projet, qui est à l'antipode des valeurs des résidents de l'Anse-à-Pelletier, entraîne de l'anxiété et de la souffrance chez ces gens. Le sentiment d'impuissance devant cette organisation qui travaille à orchestrer la destruction du fjord avec beaucoup plus de moyens qu'ils ne disposent pour le protéger vient renforcer le malaise qui habite les résidents de l'Anse-à-Pelletier.

L'Anse-à-Pelletier, c'est une communauté près de la nature, tissée serrée; un village à l'intérieur du village. Ce sont des gens qui vivent de la nature pour la nature, qui ont fait le choix de s'éloigner des grands centres pour adopter un mode de vie qui cadre plus avec leurs valeurs. Ils acceptent la présence du port de Grande-Anse, qui est là depuis longtemps, mais d'en ajouter un autre, c'est trop. Les seuils de bruits peuvent bien être en deçà des limites acceptables selon les modélisations, la lumière nocturne peut bien être jugée non importante selon le promoteur, ce que les résidents de l'Anse-à-Pelletier savent, c'est qu'ils l'entendront, le verront et le respireront ce port. Ce sont eux qui vivront avec ce port industriel comme voisin. Un voisin qui, dès le départ, les ignore en les réduisant à une poignée de chalets, alors qu'il s'agit à plus de 90% de résidences permanentes. Les ignore aussi en consultant tout le monde, sauf eux. Les véritables impactés par ce projet, ce sont les résidents de l'Anse-à-Pelletier, quoiqu'en dise le promoteur. Pourtant, ce sont les seuls qui n'ont pas été consultés. En lisant les annexes, tout le monde semble avoir été consulté, sauf les résidents de l'Anse-à-Pelletier.

Pourquoi? Le promoteur ne peut faire semblant qu'il ne savait pas que les résidents de l'Anse-à-Pelletier étaient préoccupés par le projet. Plusieurs d'entre eux ont déposé un mémoire au BAPE pour le projet d'Ariane Phosphate. Il aurait été simple de les contacter, non? Surtout pas, puisqu'il aurait fallu écrire leurs inquiétudes dans l'étude d'impact environnemental et que le promoteur ne veut surtout pas introduire d'éléments négatifs dans son étude.

Ce que je veux amener ici, c'est l'attitude du promoteur qui ne cadre pas du tout avec les principes de développement durable. C'est une approche « 20^e siècle » qui ne correspond plus aux valeurs de notre société. Ignorer les opposants n'est tout simplement pas acceptable et cela devrait être sanctionné à juste titre. En agissant ainsi, le promoteur perd la crédibilité requise pour mériter la confiance de la population et du

gouvernement pour mener à terme un tel projet en respect de la communauté et de l'environnement.

Pour plus d'informations concernant les effets sur la santé humaine et la santé publique d'un tel projet sur une communauté, je vous invite à lire l'étude de l'INSPQ portant sur les effets de la reprise des activités minières à Malartic.¹ Plusieurs constats qui s'en dégagent s'appliquent aussi au projet qui nous intéresse actuellement.



¹ BRISSON, Geneviève. « *Effets individuels et sociaux des changements liés à la reprise des activités minières à Malartic* », INSPQ, <http://fr.scribd.com/doc/259414263/Effets-individuels-et-sociaux-des-changements-lies-a-la-reprise-des-activites-miniieres-a-Malartic>

Méthode d'évaluation de l'impact sur le paysage

Lors de l'évaluation des impacts sur le paysage, le promoteur se limite à décrire l'impact selon certains points de vue précis. Ces points de vue ont notamment été déterminés en fonction de zones habitées ou de zones souvent fréquentées par l'homme.

Or, l'évaluation de l'impact environnemental pour un projet de cette ampleur, avec une modification permanente du paysage, ne devrait pas se limiter à ce qui est perçu à partir des zones habitées ou utilisées actuellement par l'homme. L'impact devrait aussi tenir compte de la nature même du paysage qui est affecté, de l'utilisation que l'homme pourrait en faire dans le futur et de sa valeur. Je ne parle pas ici nécessairement de valeur financière, mais plutôt de ce que cet élément apporte à la planète Terre. Il faut donc se questionner à savoir quelle valeur on accorde au paysage en question. Plusieurs facteurs m'amènent à considérer la valeur du paysage du fjord du Saguenay comme étant très élevée. Entre autres, la rareté de la formation géologique en question, les fjords étant relativement rares de façon générale, mais extrêmement rares à une telle latitude et à une telle longueur. À lui seul, ce statut de plus long fjord au monde à une aussi basse latitude devrait conférer au fjord du Saguenay un important statut de protection. Par ailleurs, la beauté reconnue à travers le monde des paysages du fjord du Saguenay vient ajouter à sa valeur et, par surcroît, la beauté incomparable de l'Anse-à-Pelletier, qualifiée de « diamant vert » par l'historienne Russel-Aurore Bouchard² (je vous invite d'ailleurs à lire sa chronique intégralement, qui positionne ce projet et la façon de le réaliser avec une perspective historique régionale). Finalement, la réputation internationale de ce fjord devrait aussi lui conférer un statut de protection.

La méthode utilisée par le promoteur, celle de l'impact visuel à partir d'un point de vue déterminé en fonction de l'utilisation humaine, peut servir à l'évaluation de l'impact sur le paysage d'une structure, soit temporaire, soit pour laquelle le retour à l'état d'origine est possible. Par exemple, dans le cas de l'érection d'une éolienne ou d'un pylône électrique, bien qu'il s'agisse de structures que l'on ne pourrait qualifier de temporaires, il reste néanmoins qu'un démantèlement est possible lorsque la structure ne sera plus requise et la nature peut être ramenée à un état se rapprochant de l'état d'origine. Par contre, lorsqu'il s'agit de dynamiter une montagne pour créer un mur de 64,5 mètres de haut, le retour à l'état d'origine est impossible. Or, toute infrastructure créée par l'humain a une durée de vie. Nul ne peut prétendre qu'une infrastructure répondant aux besoins d'aujourd'hui répondra aux besoins des décennies ou des siècles à venir. Lorsque nous modifions des paysages naturels de grande valeur, a fortiori s'ils

² BOUCHARD, Russel-Aurore, « *Les délires d'Akakia : Mine de phosphore du lac à Paul, Ariane Phosphate tente une percée vers l'Anse-à-Peltier, le diamant vert du Saguenay* », 8 novembre 2013, <http://akakia.blogspot.ca/2013/11/mine-de-phosphore-du-lac-paul-arianne.html>

présentent des caractéristiques les rendant uniques comme c'est le cas pour le fjord du Saguenay, il est impératif de ne pas les altérer de manière irréversible.

Dans la situation qui nous intéresse, l'évaluation ne peut donc se limiter à évaluer la modification du paysage à partir d'un point de vue fréquenté par l'homme. À titre d'exemple, la construction d'une infrastructure industrielle de même dimension et de même impact sur l'Everest ou dans le Grand Canyon serait qualifiée d'hérésie, même si elle se trouvait à un endroit non visible à partir des sites d'observation habituels. L'argument à l'effet que seule une petite partie du fjord se trouve à être détruite ne peut non plus être évoqué, puisqu'il s'agit d'un tout. Par exemple, il serait impensable de sacrifier une des îles Galapagos en se disant qu'il y en a plusieurs autres dans l'archipel.

Pour toutes ces raisons, je considère que ce terminal maritime aurait un impact très important sur l'environnement. Un impact inacceptable, puisque la destruction irréversible du fjord du Saguenay, une formation géologique unique et un joyau de classe mondiale, n'est tout simplement pas envisageable en terme de développement durable. Aucune mesure d'atténuation ne peut pallier à cela. Le Canada se doit de montrer l'exemple et cicatriser le fjord de façon permanente enverrait un bien mauvais message à la communauté internationale.



Deuxième partie

Questions et commentaires sur l'étude d'impact environnemental

Émissions de gaz à effet de serre, Plan Nord et réputation internationale

1. Le Canada souhaite minimiser ses émissions de GES. N'est-il pas illogique dans ce contexte de construire un nouveau terminal maritime qui sera obligatoirement accessible par camion seulement? Seulement pour le transport de l'apatite d'Arianne Phosphate, c'est 12 000 000 km à chaque année qui seront parcourus annuellement par camions hors-normes, soit 300 fois le tour de la Terre ou 30 fois la distance entre la Terre et la Lune. Au cours de la vie utile du terminal, on pourrait atteindre le milliard de kilomètres parcourus. Est-ce cela du développement durable? En tous les cas, cela cadre bien mal avec les engagements pris par le Canada lors de la Conférence de Paris sur le climat.
2. Le promoteur mentionne : « que la réalisation du projet s'inscrit dans le cadre du développement du Plan Nord et de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec. » (ÉIE p. 1-7) Donc, le Plan Nord et la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, c'est de sortir les ressources du Nord québécois par camion (rappelons que le seul accès au terminal maritime est par camion), puis ensuite par bateau via son seul parc marin et son seul fjord? Si cela correspond aux valeurs du gouvernement du Québec, est-ce que cela correspond aux valeurs canadiennes et à la stratégie maritime du gouvernement du Canada?
3. Dans sa « Politique et lignes directrices de l'environnement » (Dir # 002), Port Saguenay mentionne que ses opérations et celles de ses locataires sont menées de manière à prévenir la pollution, réduire les impacts négatifs et les risques environnementaux, protéger la qualité de l'environnement et favoriser le développement durable. Cela est incompatible avec la construction d'un terminal maritime accessible uniquement par camion, qui va entraîner des millions de kilomètres de camionnage par année.
4. Port Saguenay souhaite attirer l'attention à l'échelle internationale avec ce terminal maritime. Cependant, je m'inquiète justement de l'attention que nous recevrons de la communauté internationale. Ce terminal maritime a plusieurs caractéristiques qui font en sorte qu'il pourrait être cité comme exemple à ne pas suivre en matière de développement durable, entre autres :
 - a. Laideur incomparable dans un des plus beaux fjords du monde;
 - b. Situé à la limite du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et y accroît le trafic maritime de fort tonnage;
 - c. Impact potentiel sur le béluga du Saint-Laurent, espèce emblématique en voie de disparition;
 - d. Implique obligatoirement le transport par camion pour charger des navires allant jusqu'à 100 000 tonnes.

Est-ce que ce terminal maritime nuira à l'image du Canada à l'échelle internationale?

Caractéristique multiusager

1. Le promoteur mentionne que « Dès le début du projet, le promoteur a travaillé à répondre aux besoins spécifiques de la compagnie Ariane Phosphate, qui en sera un futur client, mais également à la communauté locale qui souhaitait que cette nouvelle infrastructure puisse servir à d'autres clients éventuels, devenant ainsi un outil de développement économique. » (ÉIE p. 1-7)
Est-ce que cette demande de terminal multiusager émane réellement de la population, ou plutôt de Port Saguenay? Pendant les audiences du BAPE, il a effectivement été mentionné qu'il était ridicule de construire un port pour un seul projet. Cela va à l'encontre des principes de développement durable. Par contre, construire un port multiusager pour un seul projet, c'est encore plus ridicule.
2. La présentation du terminal maritime comme étant « multiusager » est-elle une stratégie pour obtenir des fonds publics, alors qu'au départ Ariane Phosphate devait payer la totalité du terminal maritime?
3. À la page 295 du fichier .pdf des annexes, il est mentionné que c'est Ariane Phosphate qui décide de l'emplacement du port. Pourquoi? En toute logique, si c'est un terminal multiusager, il faudrait tenir compte de l'endroit au meilleur potentiel multiusager à long terme.
4. À la page 221 du fichier .pdf des annexes, pourquoi est-ce inscrit en haut à gauche du tableau « Construction du terminal maritime Ariane Phosphate »? S'agit-il réellement d'un terminal multiusager ou du terminal d'Ariane Phosphate? Une confusion semble toujours persister.
5. Concernant la construction d'un terminal maritime en rive nord du Saguenay, le promoteur écrit : « La demande n'étant pas au rendez-vous dans le passé, le développement d'installations portuaires en rive nord ne fût ni nécessaire, ni une priorité. » (ÉIE p. 2-2)
Cette réalité n'a pas changé. La seule justification à un terminal maritime en rive nord du Saguenay, c'est le projet d'Ariane Phosphate qui, de toute façon, pourrait sortir son minerai ailleurs que par ce futur terminal. Donc, le développement d'installations portuaires en rive nord du Saguenay demeure « *ni nécessaire, ni une priorité* ».
6. Le terminal maritime sera uniquement accessible via un chemin d'accès appartenant à Ariane Phosphate. Il est mentionné que cette dernière accordera des droits d'accès à Port Saguenay et à ses clients. N'est-ce pas risqué de construire un port public dont le seul accès est via un chemin privé appartenant à une compagnie privée? Qu'arrivera-t-il si Ariane Phosphate ne coopère pas comme prévu, sous prétexte que les autres clients nuisent à ses opérations? Ou si le droit de passage est facturé à un prix dissuasif? Il faut aussi garder en tête qu'Ariane Phosphate, en phase d'exploitation, pourrait bien appartenir à des intérêts étrangers puisqu'il serait surprenant de trouver localement un investisseur prêt à mettre 1,2 milliard de dollars dans ce projet.
N'a-t-on pas appris des erreurs du passé? (accès au port de Sept-Îles via le chemin de fer appartenant à Cliff, accès au port de Grande-Anse via le chemin de fer appartenant à RTA)

Type d'infrastructure

1. L'esquisse du terminal maritime présentée à l'ACEE par Port Saguenay est bien différente de celle présentée par Ariane Phosphate au BAPE. L'impact sur le paysage a beaucoup augmenté en importance. Était-ce une stratégie pour faire accepter le projet plus facilement au provincial, cristallisant ainsi le site du terminal maritime et mettant ainsi le fédéral devant le fait accompli? Risque-t-on que cet impact augmente encore lorsque l'ingénierie détaillée sera effectuée?

Esquisse présentée par Ariane Phosphate, 2015



Esquisse présentée par Port Saguenay, 2016



2. Lors de l'évaluation du projet d'Arianne Phosphate, il était question de construire un quai de chargement uniquement, possiblement un quai flottant ou à duc-d'Albe, puisque son empreinte sur l'environnement est moindre. Le terminal présenté ici est beaucoup plus imposant, pouvant charger et décharger des navires qui sont deux fois plus gros que les Handymax d'Arianne Phosphate. Est-ce vraiment nécessaire, puisqu'il n'y a aucun autre client potentiel qu'Arianne Phosphate?
3. A-t-on analysé sérieusement la possibilité de construire des infrastructures minimales, servant uniquement au chargement des bateaux d'Arianne Phosphate, puis qui seraient démantelées après la fin de l'exploitation de la mine? Ainsi, le but premier du projet, qui est de desservir Arianne Phosphate, serait atteint et les conséquences permanentes sur l'environnement seraient réduites.
4. L'empiètement sur le fond marin est estimé à 18 207 m², ce qui correspond à 200 000 pieds carrés. C'est immense. Est-ce nécessaire d'empiéter autant sur le fond marin? Pourquoi ne pas choisir un type de quai avec une plus petite empreinte sur le fond marin? La recherche de la rentabilité maximale pousse le promoteur à faire des choix au détriment de l'environnement.
5. Dans l'analyse du type de quai à construire, dix variantes sont présentées. Le promoteur semble avoir fait son choix selon les considérations technico-économiques, laissant de côté les considérations environnementales. Pour justifier son choix, il présente un tableau (ÉIE p. 2-31) biaisé, puisqu'il est présenté de façon à tromper le lecteur. Six critères sont évalués dans ce tableau. Seulement un critère environnemental, mais 5 critères technico-économiques (coûts de construction, coûts d'opération, opérabilité, constructibilité et utilisation multiusager). Le promoteur nous dit ensuite que le type de quai sélectionné est globalement le meilleur, puisqu'il est moins bon pour un seul critère (l'environnement), mais meilleur sur les cinq autres. Le tableau est clairement présenté de façon à amener le lecteur là où le promoteur veut bien l'amener. Le critère environnemental aurait pu être subdivisé en plusieurs critères (empiètement sur le fond marin, dynamitage du fond marin, impact visuel, impact sur le béluga, capacité future de restauration du site, etc...) et les critères technico-économiques auraient pu être regroupés en « coûts » et « opérabilité », ce qui aurait drastiquement changé la balance des « + » et des « - » et donné un tout autre impact au tableau pour le choix du type de quai utilisé. On tente de manipuler le citoyen, l'ACEE et le gouvernement pour les convaincre que le type de quai retenu est le meilleur.
6. La façade de roc exposée est très apparente et d'une laideur sans pareil. Elle atteindrait une hauteur de 64,5 mètres ou plus de 210 pieds selon les documents fournis. Existe-t-il des alternatives à cette destruction de la montagne? Les montagnes bordant la rivière Saguenay sont ce qui caractérise ce fjord reconnu internationalement. Encore une fois, le critère suprême de rentabilité maximale est favorisé, au détriment de l'environnement.
7. Les silos érigés à l'anse au Foulon à Québec en 2014 ont créé tout un émoi en raison de leur taille imposante. Le dôme de 130 000 tonnes que prévoit construire le promoteur

est encore plus imposant du haut de ses 51,5 mètres et trône à 216 mètres au-dessus du Saguenay. Est-il nécessaire de construire une structure aussi imposante? Serait-il possible de construire une infrastructure moins haute mais plus large, ou plusieurs infrastructures plus petites?



Aspect financier

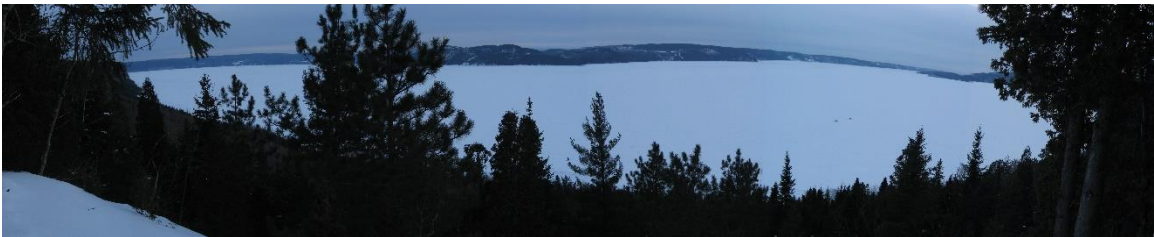
1. Concernant le financement du projet, il est écrit : « Des discussions sont en cours entre Port de Saguenay et le principal utilisateur envisagé à court terme, Ariane Phosphate, afin de déterminer la contribution financière de cet utilisateur dans le développement du terminal. Au cours des prochains mois, une entente privée sera signée entre les parties pour définir les termes et les conditions d'utilisation du terminal maritime en rive nord du Saguenay. » (ÉIE p. 2-2)
Le projet d'Ariane Phosphate étant la raison d'être du projet, cette question aurait dû réglée bien avant. Au départ, Ariane Phosphate devait payer la totalité du terminal maritime. L'approche utilisée maintenant, en prétextant un terminal multiusager, vise clairement à ce que le terminal maritime soit payé avec de l'argent public et qu'Ariane Phosphate paye uniquement des frais d'utilisation. C'est donc Port Saguenay qui assume le risque financier. Qu'advient-il si Ariane Phosphate fait faillite en cours de route? De plus, ce type d'entente secrète ne devrait pas avoir sa place lorsqu'il s'agit de dépenser l'argent des citoyens. Le public a le droit de savoir où va son argent.
2. Il est estimé que les coûts d'entretien seront semblables à ceux du Port de Grande-Anse (ÉIE p. 3-27). Cela représente quel montant annuel?
3. Il est prévu de démanteler les infrastructures servant uniquement à Ariane Phosphate après 26 ans. Qui provisionnera les fonds pour ce démantèlement? Port Saguenay ou Ariane Phosphate?
4. À la section « Effets des changements à la qualité esthétique des paysages sur les entreprises qui dépendent des intérêts esthétiques et récréatifs de la région » (ÉIE p. 10-120), comment peut-on arriver à la conclusion que l'effet sur les entreprises touristiques qui dépendent de la beauté du fjord serait « non important »? Le fjord et sa beauté naturelle sont la raison d'être de ces entreprises.
5. Le promoteur fait état des possibles retombées positives pour un potentiel parc industriel sur le terrain abandonné par l'ancienne scierie de Saint-Fulgence (ÉIE p. 10-56). Ces retombées seront à mon avis négligeables, étant donné le type et le volume des activités prévues au port. Par ailleurs, pourquoi est-ce que cela se retrouve dans l'étude d'impact environnemental?
6. La description des impacts à la page 10-64 de l'ÉIE me fait douter de l'honnêteté du promoteur. Il minimise à outrance les impacts négatifs, mais crie haut et fort les possibles retombées économiques comme s'il était le sauveur de la région, ce qui est grandement exagéré. Surtout considérant que ce terminal risque d'être construit avec de l'argent public, ce qui aura pour effet net d'appauvrir la population saguenéenne. Cette page vient miner la crédibilité de l'intégralité de l'étude d'impact.

Démantèlement

1. À la page 1-12 de l'ÉIE, le promoteur parle du principe de pollueur payeur. Puisque le démantèlement du quai n'est pas envisagé et qu'aucune provision ne sera faite pour remettre la rive en état, le principe de pollueur payeur n'est pas respecté.
2. À la page 340 du fichier .pdf des annexes, il est écrit : « De façon générale, Tourisme Sag-Lac ne voit pas de gain versus le tourisme. Au niveau des gains en emploi, elle mentionne que les gens sont blessés par la fermeture de PFR dans ce secteur. Aussi, la durée de vie de 26 ans est considérée comme éphémère dans la vie sociale des personnes. Ils viennent, ils utilisent, et ils repartent en laissant le pas beau derrière eux. J'ai précisé qu'il ne restera pas de « pas beau » à la fin car un fond de remise en état est prévu dès le début. »

Port Saguenay véhicule des informations mensongères en disant qu'il ne restera plus de « pas beau », puisqu'il n'est aucunement prévu de démanteler le quai, ni restaurer la montagne après les opérations d'Ariane Phosphate. De plus, le fonds de remise en état ne comprend pas le démantèlement du terminal maritime.

Le promoteur affirme avoir l'appui de la population, mais il bâtit cet appui avec des propos mensongers. Cette façon de faire devrait être condamnée.



Impact sur le paysage

1. À la page 10-113 de l'ÉIE, on parle des simulations visuelles sur images de synthèse. Des modélisations sur des vraies prises de vue seraient beaucoup plus réalistes. La firme WSP m'a répondu que les conditions météorologiques n'étaient pas favorables lorsqu'ils y sont allés, donc le résultat sous-optimal. Pour un projet de 260 M\$, il me semble que le photographe aurait pu retourner sur le site prendre des photos. Je crois que des simulations visuelles sur de véritables photos devraient être exigées au promoteur. En attendant, voici des simulations réalisées à partir de photos que j'ai prises le 6 octobre 2016. Ce qui est beaucoup plus frappant avec de vraies photos, c'est le paysage naturel, vierge, qui sera dénaturé avec cette infrastructure industrielle. Le milieu bâti dans ce secteur se fond avec la nature, ce qui n'est définitivement pas le cas de ce terminal maritime.





2. Il est indiqué qu'aucun résident ou site touristique n'aura de vue directe sur le site du projet (ÉIE p. 7-240). C'est faux, puisque j'ai moi-même une vue directe sur le projet à partir de ma maison (même à partir de mon lit), ainsi que d'autres résidents et le Parc Aventures Cap Jaseux, entre autres. Voici des exemples de vues sur le site du projet à partir de deux sites en bordure du Saguenay où des résidents se rassemblent pour profiter de la beauté imprenable et de la quiétude de ce secteur :



3. À la page 10-82 de l'ÉIE, il y a une photo nommée « Vue des résidences riveraines de l'Anse-à-Pelletier ». Il est à noter que cette photo a été prise à partir d'une résidence située à près de 4 km du site projeté du terminal maritime. D'autres résidences permanentes sont beaucoup plus rapprochées, à environ 2 km du site projeté.
4. À la figure 10-2 de l'ÉIE, le promoteur présente une simulation visuelle du terminal à partir d'une résidence de l'Anse-à-Pelletier. Pourquoi avoir choisi une prise de vue à partir d'une des résidences les plus éloignées plutôt que de la plus rapprochée, qui est en réalité deux fois plus près du terminal maritime?
5. Il est indiqué que le trajet emprunté par Les Croisières du Fjord ne passe pas devant le site retenu pour le terminal maritime (ÉIE p. 10-28). Cependant, il est projeté d'ajouter le Parc Aventures Cap Jaseux au circuit, ce qui impliquerait un passage devant le terminal maritime.
6. À la figure 10-1 de l'ÉIE, il est à noter que la vue aérienne a pour effet de minimiser la hauteur du mur de roc. Par ailleurs, ce paysage désolant est ce que verront les croisiéristes internationaux lorsqu'ils effectueront un survol du fjord en avion, activité très populaire.
7. À la figure 10-6 de l'ÉIE, on voit ce que les croisiéristes internationaux verront. Est-ce que c'est cela qu'on veut montrer aux visiteurs internationaux? Sans oublier que l'impact visuel réel sera encore moins esthétique, puisque ce sera plus texturé, alors que la simulation montre des textures lisses.
8. À la page 10-98 de l'ÉIE, l'aire d'influence forte est définie à 10 fois la hauteur de la paroi de roc exposée (645 mètres). Serait-il préférable de la définir à 10 fois la hauteur totale des installations, à 216 mètres, ce qui donnerait une aire d'influence forte à 2,16 km? Le fait d'installer des structures en hauteur augmente nécessairement leur impact visuel et leur zone d'influence.
9. Lors de l'analyse de l'importance des effets résiduels sur le paysage, il faut tenir compte que les effets sur le paysage sont irréversibles. Entre autre, la montagne explosée ne renaîtra jamais. Veut-on vraiment sacrifier à tout jamais le paysage du fjord du Saguenay?
10. Dans l'étude d'impact, le promoteur écrit : « En regard du projet lui-même, le promoteur a sensibilisé les professionnels qui l'accompagnent sur l'importance de soumettre un projet dont l'empreinte sera de moindre effet et donc avec le moins de répercussions possibles sur le milieu environnant. » (ÉIE p. 1-6)
À en voir le résultat, c'est raté. Cela dit, peut-être que la tâche était tout simplement impossible, le site retenu ne convenant tout simplement pas à la construction d'un terminal maritime. Le développement maritime doit s'effectuer de façon réfléchie et coordonnée, à des endroits définis qui conviennent à cette fonction.
11. Certains grands ouvrages, comme des ponts par exemple, font l'objet d'un concours de beauté auprès des architectes qui sont alors en compétition pour dessiner la plus belle structure possible. Dans le cas du terminal en rive nord du Saguenay, on dirait qu'ils ont tenu un concours de laideur. Le promoteur a tout simplement choisi la façon de faire la

moins chère qui convenait à ses besoins, sans préoccupation pour l'aspect visuel, Après, il a inventé quelques mesures d'atténuation à coût minime pour bien paraître, comme de peindre les silos en vert et de planter quelques arbres. Tout est toujours en fonction de cette rentabilité maximale. L'environnement, c'est secondaire. L'important, c'est d'avoir l'air de s'en soucier.

12. Concernant les effets cumulatifs (ÉIE p. 11-3) :

L'effet cumulatif sur le paysage doit considérer la présence du port de Grande-Anse. Les résidents de l'Anse-à-Pelletier et le Parc Aventures Cap Jaseux se retrouvent entourés de ports industriels. Ils sont enclavés. En regardant à gauche ou à droite, on voit des ports industriels. En sortant en kayak ou en bateau, on passe inévitablement devant un port industriel. L'omniprésence des infrastructures industrielles dans un milieu naturel et autrement vierge dérange ses habitants et visiteurs. Cela vient grandement affecter la qualité de vie et, par le fait même, la santé mentale.

Kayakistes tout près du site projeté pour le terminal maritime



Impact sur la faune marine

1. Les impacts du bruit sous-marin sur les poissons et les mammifères marins sont encore méconnus. Ce que nous savons avec certitude, c'est que le bruit a un impact. Il n'y a cependant pas de seuil à partir duquel nous pouvons être certains de n'avoir aucun impact sur la faune marine. De plus, la propagation des ondes sonores dans le fjord du Saguenay, un canal profond et étroit, n'a pas été étudiée adéquatement et pourrait être bien différente que dans le fleuve Saint-Laurent. Les modélisations bâties pour le fleuve ne sont peut-être donc pas applicables pour la rivière Saguenay. En somme, nous savons que le bruit peut avoir un impact sur le béluga, mais cet impact est encore méconnu, surtout dans le fjord du Saguenay. Le déclin de la population de béluga est multifactoriel, mais le bruit sous-marin pourrait y avoir contribué et tant que des données plus précises n'existent pas, le principe de précaution devrait s'appliquer.
2. Il est indiqué que l'observation de béluga la plus en amont dans le Saguenay est en aval de la baie des Ha! Ha! (ÉIE p. 8-140) Or, les résidents de l'Anse-à-Pelletier peuvent observer, de temps à autres, des bélugas directement dans l'Anse-à-Pelletier, en amont de la zone d'étude. Des photos sont disponibles pour documenter ces observations.

Voici un chien qui observe un béluga en plein cœur de l'Anse-à-Pelletier. À droite, on peut voir le site projeté pour le terminal maritime.



3. Il est indiqué que la rivière Pelletier est fréquentée par la truite de mer (ce qui est vrai), mais que ce cours d'eau n'est pas reconnu à titre de « rivière à truite de mer » (ÉIE p. 8-115). Y a-t-il une raison pourquoi elle n'est pas reconnue? Comment la faire reconnaître alors?
4. Concernant les effets cumulatifs (ÉIE p. 11-3) :
L'effet cumulatif sur le béluga est important en ce qui concerne la navigation. En combinant ce projet avec le projet de GNL Québec, RTA et les croisières internationales, on atteint près de 500 navires par année, en excluant le projet BlackRock. Il faut aussi tenir en compte que le port de Grande-Anse n'est actuellement utilisé qu'à 20% de sa capacité. Le bruit et le dérangement causés par ces navires qui parcourent le fjord du Saguenay peuvent avoir un effet important sur le béluga. Nous n'avons plus droit à l'erreur, puisque la population de béluga demeure en déclin malgré toutes les mesures de protection actuelles. Le trafic maritime a déjà été plus important qu'à l'heure actuelle en terme de nombre de bateaux, mais les bateaux étaient beaucoup moins gros qu'aujourd'hui et il n'y en avait pas 500 non plus. Finalement, à voir le résultat sur la population de béluga malgré tous les efforts de protection, il y a certainement encore différents stress qui pèsent sur cette espèce. En l'absence de données probantes nous confirmant l'innocuité d'une augmentation du trafic maritime dans le Saguenay, le principe de précaution devrait s'appliquer.



Impact sur les activités humaines

1. Il est mentionné que Port Saguenay est en démarche pour l'agrandissement de sa zone de juridiction (ÉIE p. 1-4). Y aura-t-il des consultations qui seront menées à cet effet, puisque ce changement de zonage peut avoir des incidences sur l'utilisation de la rivière Saguenay, venant limiter l'accès à une ressource appartenant à tous les citoyens. Par exemple, l'agrandissement de la zone de juridiction rendrait interdite la pêche blanche dans le secteur de la rivière Pelletier. Le secteur du phare de Cap au Leste est également un endroit actuellement utilisé pour la pêche blanche. Une consultation me paraît essentielle afin de trouver des pistes de solution, comme par exemple ajouter une zone d'exclusion pour le secteur habité de l'Anse-à-Pelletier.
2. Le promoteur indique qu'il n'y aura aucun effet sur la pêche blanche, puisque les cabanes situées à l'Anse-à-Pelletier sont dans la zone de juridiction de Port Saguenay, donc en zone interdite (ÉIE p. 10-53). Certaines cabanes sont effectivement installées dans la zone de juridiction de Port Saguenay, puisque cela est toléré depuis toujours, mais d'autres cabanes sont situées en dehors de la zone de juridiction actuelle, en aval de la rivière Pelletier. L'impact est donc important pour ces pêcheurs, puisque leur activité actuellement légale deviendra interdite avec l'agrandissement de la zone de juridiction.
3. L'effet résiduel sur la composante des glaces a été défini comme « faible » et « non important ». Pourquoi en arrive-t-on à la conclusion que l'impact est non important? On change en permanence le couvert de glace de la rivière Saguenay, alors que nous avons très peu de données scientifiques sur l'utilité de ce couvert de glace pour la faune marine. On rend par ailleurs la pratique de la pêche blanche, du ski de fond, de la motoneige et du ski avec cerf-volant de traction impossibles. Les effets devraient être considérés comme « importants ».
4. L'impact sera important pour les kayakistes, puisque les kayaks ont tendance à longer la rive pour des raisons de sécurité et de courants. Avec un port sur chaque rive, les kayakistes devront se diriger vers le centre du Saguenay, en plus d'être entourés de ces infrastructures industrielles, ce qui est un impact important et même dangereux pour eux.
5. Comment le promoteur peut-il arriver à la probabilité d'occurrence que les activités du port nuisent à un plaisancier : « pourrait se manifester, mais sans être assuré. »? Je crois que l'on peut être assuré qu'au moins un plaisancier ou kayakiste, en 26 ans d'exploitation, sera importuné par un déplacement de bateau. Encore une fois, cela témoigne de la mauvaise foi du promoteur. Comment peut-on faire confiance au promoteur pour les autres aspects si une telle évidence n'est même pas reconnue?

Impact sur les résidents de l'Anse-à-Pelletier

1. Pourquoi, quand il est question des résidences avoisinantes, le promoteur tente-t-il toujours de minimiser la présence d'habitants permanents à l'Anse-à-Pelletier? Il est parfois écrit qu'il s'agit de chalets, il est parfois écrit qu'il s'agit de résidences saisonnières, alors qu'en réalité, la très grande majorité des résidences dans le secteur du chemin de l'Anse-à-Pelletier sont des résidences permanentes. Il y a près d'une centaine d'habitants permanents dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier (en excluant les autres secteurs, comme le Lac Brock et le Lac Neil). Les distances sont aussi erronées. En réalité, la résidence permanente la plus proche à l'Anse-à-Pelletier est à 2 km du site retenu pour le terminal maritime. Si le promoteur n'a même pas réussi à bien documenter la présence humaine à proximité de la zone d'étude, comment alors lui faire confiance pour le reste des données présentées dans l'étude d'impact? La présence humaine est pourtant beaucoup plus facile à documenter que la présence d'espèces marines, par exemple.
2. Sur la carte de la page 2-5 de l'ÉIE, les résidences autour de la rivière Pelletier auraient dû être considérées comme étant regroupées. Il s'agit d'une communauté de résidents permanents en majorité et regroupés sous une association en bonne et due forme. Sur la carte, seules quelques résidences ont été considérées comme étant regroupées.
3. Dans la description du milieu humain (ÉIE p. 7-217), on parle de « 29 chalets » dans un rayon de 2,5 km de la zone d'étude. Plus loin (ÉIE p. 10-45), on parle de 34 chalets pour le même rayon. L'information est inconstante et erronée, puisque certains « chalets » sont en fait des résidences principales. Le promoteur tente-t-il délibérément de diminuer la présence humaine dans le secteur ou est-il simplement vraiment négligeant et mal informé?
4. Il est indiqué à l'ÉIE p. 10-51 que les habitations du secteur de l'Anse-à-Pelletier sont situées entre 2,5 et 5 km. Quelques lignes plus loin, on parle d'un chalet à l'Anse-à-Pelletier à 1,4 km. Il serait plus clair d'écrire que les habitations du secteur de l'Anse-à-Pelletier sont situées entre 1,4 et 4 km.
5. Pour les résidents de l'Anse-à-Pelletier, la rivière Saguenay fait partie de nos vies. Nous la côtoyons constamment et la chérissons. C'est aussi notre terrain de jeu. Port Saguenay veut restreindre l'accès au Saguenay en étendant sa zone de juridiction et en y pratiquant des activités de navigation commerciale dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier, activités qui sont incompatibles avec l'usage qu'en font présentement les résidents du secteur.
Ces activités font partie de notre qualité de vie. Des activités comme le kayak de mer, le cerf-volant de traction, le ski de fond, la motoneige et la pêche s'y pratiquent à différents moments de l'année. Les résidences à proximité perdront inévitablement de la valeur. C'est comme si les résidents d'un lac se voyaient restreindre leur accès à ce lac. Des mesures de compensation sont-elles prévues?
6. À la page 10-66 de l'ÉIE, le promoteur minimise plusieurs impacts de son projet. Considérant que le port de Grande-Anse, situé à 8 km de l'Anse-à-Pelletier, entraîne des nuisances non négligeables en matière de bruit et de lumière artificielle nocturne sur les

résidents de l'Anse-à-Pelletier, il est fallacieux de prétendre que ces nuisances, pour un port situé à 2 km, seront non importantes.

7. À la page 10-67 de l'ÉIE, le promoteur mentionne qu'il prévoit effectuer un suivi auprès de la Pourvoirie du Cap au Leste et du Parc Aventures Cap Jaseux lors de la phase d'exploitation. Sachant que les résidents de l'Anse-à-Pelletier sont situés très près du terminal et qu'ils sont inquiets des répercussions de ce projet sur leur qualité de vie, pourquoi ne pas prévoir un suivi auprès d'eux aussi?

Cabanes de pêche blanche dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier



Consultations effectuées

1. Dans le fichier .pdf des annexes, il y a un compte-rendu des consultations auprès de différents organismes et voisins. Pourquoi aucune consultation n'a été menée auprès des résidents de l'Anse-à-Pelletier? Port Saguenay sait pertinemment que les résidents de l'Anse-à-Pelletier sont très préoccupés par le projet.
2. À la page 307 du fichier .pdf des annexes, l'enthousiasme du Parc Aventures Cap Jaseux semble démesuré, surtout pour une entreprise offrant des services de récréo-tourisme incompatibles avec les activités industrielles projetées. Pourquoi cet enthousiasme? Y a-t-il un conflit d'intérêt? Une question de financement? Il faut garder en tête que la municipalité de Saint-Fulgence est propriétaire du Parc Aventures Cap Jaseux (ÉIE p. 10-24)
3. À la page 339 du fichier .pdf des annexes, il est mentionné que Parc Aventures Cap Jaseux et la pourvoirie du Cap-au-Leste entendent négativement l'arrivée du terminal, ce qui contraste avec les pages 307 et 327. Quelle est la vérité? Pourquoi cette discordance?
4. À la page 315 du fichier .pdf des annexes, on fait allusion à une entente à venir entre Port Saguenay et les villégiateurs du Lac Neil. Ces villégiateurs ont déjà négocié une entente avec Ariane Phosphate. Pourquoi cet empressement à négocier une entente et dédommager les villégiateurs du Lac Neil, alors que le promoteur ne veut même pas rencontrer les résidents de l'Anse-à-Pelletier qui sont majoritairement des résidents permanents et qui seront beaucoup plus impactés par le terminal maritime? Serait-ce parce que Port Saguenay veut acheter l'appui des villégiateurs du Lac Neil, comme l'a fait Ariane Phosphate, pour ensuite les citer en exemple alors que les résidents de l'Anse-à-Pelletier seront présentés comme étant les méchants opposants?



Merci!

