

Commentaires sur l'étude environnementale d'un projet de terminal maritime en Rive-Nord du Saguenay



Présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

Par

Le Collectif de l'Anse-à-Pelletier

18 octobre 2016

Nous tenons à vous remercier à l'avance de prendre le temps de lire ce document dans son intégralité afin que vous puissiez analyser et mieux comprendre un point de vue différent de ce qui vous a été présenté par le promoteur Port Saguenay, en collaboration avec la compagnie Ariane Phosphate. Merci aussi de nous donner la chance de nous exprimer sur ce dossier.

Introduction

Le projet d'exploitation de mine au Lac à Paul par la compagnie Ariane phosphate a connu beaucoup de publicité dans la région depuis les trois dernières années. La construction d'un port multi-usager à la limite de Saint-Fulgence et Sainte-Rose-du-Nord est par contre beaucoup moins médiatisée. Le projet Ariane phosphate présenté par la compagnie et par les élus comme une entreprise génératrice d'emplois a suscité de l'espoir dans la population. Cependant les gens n'ont pas tendance à analyser en profondeur ce genre de projet si les conséquences ne les touchent pas directement.

Dans ce document, l'étude environnementale du projet de Terminal à Sainte-Rose-du-Nord sera commentée d'un point de vue global et non partiel. Nous sentons un immense danger de concentrer notre regard strictement sur les quelques acres désignés dans ce projet, il est impératif d'inclure le site dans l'ensemble de son environnement, proche et éloigné. Le projet de terminal maritime est indissociable du projet de la mine du Lac-à-Paul puisque c'est le moyen qu'a trouvé la compagnie Ariane Phosphate pour livrer son apatite sur le marché international. Le projet n'a jamais été analysé intégralement. D'ailleurs, le bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) avait soulevé cette lacune dans son rapport final et avait même refusé de donner son aval.

Après la lecture de l'étude d'impact environnementale (EIE) soumise par le promoteur, nous demeurons avec de nombreux doutes et interrogations. Nous avons éprouvé les mêmes sentiments après le rapport du BAPE. Nous analyserons plus loin les recommandations du BAPE, qui serviront de référence à l'étude environnementale du terminal maritime.

Nous ferons une description du territoire et de son contexte socio-économique dans la conjoncture des changements climatiques. Nous parlerons ensuite du contexte d'insertion de ce projet et de ses impacts environnementaux.

Nous irons même au-delà de notre mandat en émettant des suggestions pour éviter une nouvelle construction de terminal portuaire multi-usager dans le Fjord du Saguenay à 5 kilomètres en amont du Parc Marin Saguenay.

Dans un deuxième temps, nous commenterons certains points de l'étude d'impact environnementale qui nous préoccupent principalement.

Partie 1

Commentaires du projet selon une vision élargie

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Cet amour de la Nature, tous les chasseurs-pêcheurs-cueilleurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean le partagent, plus ou moins intensément, plus ou moins consciemment. Nous sommes, au « Royaume du Saguenay », des gens fiers, voire quelquefois un peu chauvins, qui ont le Saguenay dans le sang.

Mais il y a aussi au Saguenay-Lac-Saint-Jean une longue tradition de dépendance économique aux grandes industries et aux grands employeurs: Rio Tinto – Alcan, l’Abitibi Consolidated, Produits Forestiers Résolu, la mine Niobec, la 3^e Escadre de Bagotville, etc. La culture entrepreneuriale y est plus timide ce qui rend la région plus vulnérable aux fluctuations des marchés, aux congédiements de masse et aux fermetures d’usine, comme cela a été le cas en décembre 2003 quand l’Abitibi Consolidated a fermé. Une bonne partie de l’économie régionale tourne autour de cette structure sociale.

Alors quand une compagnie comme Ariane Phosphate se pointe avec un projet d’envergure, dans un secteur minier en développement, avec des promesses de centaines d’emplois, toutes les instances deviennent envoûtées. On dirait que plus personne ne voit clairement et qu’il n’y a plus que l’argent qui compte. Pour le reste, on s’organisera après. Les projets touristiques sur le Saguenay, les pistes cyclables, l’Anse-à-Pelletier (le diamant vert du Fjord): tout fout le camp. Tout à coup, ce n’est plus ça qui compte. On musèle ceux qui voudraient s’opposer et on déroule le tapis rouge aux promoteurs et aux investisseurs. On veut des emplois et des retours de taxes et c’est tout! Au Saguenay, on a bien beau être fiers, on vendrait notre âme pour des emplois! C’est un réflexe normal de survie en contexte économique difficile. Les gens ont tellement peur que les investisseurs s’en aillent ailleurs qu’ils sont prêts à vendre aujourd’hui à petit prix leur plus grande richesse collective, le Fjord du Saguenay, sans penser à demain. La compagnie Ariane Phosphate table beaucoup sur ce « tempérament social saguenéen » pour obtenir une acceptabilité sociale malgré les opposants au scénario de transport qui passerait par l’Anse-à-Pelletier: « On veut à tout prix que le projet demeure dans la région », « Pas de port, pas de projet » clament-ils dans les médias, moussant l’insécurité collective. C’est une forme de chantage que les compagnies minières utilisent régulièrement, ou en d’autres termes, du «bullying minier».

Le Fjord du Saguenay

Le Fjord du Saguenay est l'élément identitaire par excellence de la région du Saguenay et l'un des plus significatifs à l'échelle de la province. Un parc marin et un parc terrestre ont même été créés pour le protéger sur sa plus grande partie.

«Saguenay, une ville – un fjord ». Ce genre d'appropriation par toute une communauté n'est pas anodin. Pour notre part, cela nous confirme qu'il est du devoir de notre génération de s'assurer que les générations futures auront tout autant de fierté que nous à vivre et à habiter le Fjord qui, rappelons-le, est le fjord de l'hémisphère nord qui est situé le plus au sud sur la planète. Ce fjord que l'on tente d'ailleurs de faire inscrire comme élément naturel sur la courte liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

C'est une Québécoise d'origine belge et professeure en éco-conseil à l'Université du Québec à Chicoutimi qui, à notre sens, a su le mieux résumer en quelques lignes l'essence et l'importance du Fjord, dans une chronique publiée dans le journal Le Quotidien le 9 décembre 2013. En voici le texte :

«Je suis le Fjord»

9 décembre 2013 Nicole Huybens

Je suis né de forces prodigieuses. De Tadoussac jusqu'à la flèche littorale, à Saint-Fulgence, je cache le secret de mes profondeurs pour faire rêver les hommes. Je suis magnifique à couper le souffle. Mes montagnes sont arrondies par le temps et mes falaises escarpées, souvenir d'un très lointain glacier. L'hiver, je suis gelé blanc, bord à bord. Sous le soleil de l'été, je suis d'un bleu éblouissant et d'un vert éclatant. Je suis impétueux et grandiose en toutes saisons. J'offre des pêches miraculeuses et des paysages sublimes. La nuit, les étoiles et les rayons de lune éclairent à peine ma noirceur insondable. Le vent fait hurler ma surface et frémir les arbres de mes montagnes. Je suis le fjord.

Mystères

Je suis immortel tant la vie m'habite, se renouvelle et s'épanouit dans mes eaux et sur mes falaises: coyotes, perdrix, humains, ours, bélugas, mouches noires, truites de mer et même des saumons... j'en ai tellement que je ne retiens pas leurs noms. J'ai des orignaux et des oiseaux, certains quittent l'hiver mais d'autres me sont fidèles. J'offre à tous mes refuges sur la terre et dans l'eau pour que leurs vies soient belles. Je suis aussi une eau qui coule, celle de la liberté, des aventures et de tous les possibles. Je pars et puis je reviens admirer ce que des millions d'années ont façonné pour que je me sache chez moi. En même temps, je reste là, immobile dans les profondeurs impénétrables de mes eaux salées pour abriter des mystères insondables. Je ne peux pas faire autrement, c'est ma nature.

Les enfants jouent sur mes plages et dans mes cailloux et j'aime venir chatouiller leurs pieds. J'aime aussi le bateau vert ancré au bout de mon bras et les gros bateaux qui sillonnent mes eaux parfois. Mais les humains me blessent. Ils laissent des cicatrices dans mes montagnes, qui une route, qui un port, qui des infrastructures pas très belles... Je peux en prendre un peu, j'aime

bien vivre avec les humains. Mais ils ont fait assez d'accès, de chemins et de déversements pour les millions d'années à venir. Ils se voient comme les maîtres du monde et ils le sont devenus. Dommage qu'il leur manque la sagesse: ils confondent le rentable avec le beau et avec le bien. Et comme je ne suis pas un indice boursier, ils font comme si je n'étais rien. Ils ont des dons pour la poésie, mon seul langage, mais ils ne parviennent pas à voir que j'ai une valeur inestimable, que je suis la beauté du monde d'ici et que mes brumes sont les lambeaux précieux de temps immémoriaux.

Nature

Je vous le dis avec force aujourd'hui: des saignées éternelles dans mes douces montagnes et sur mes berges, j'en ai assez! Faites avec ce qui est déjà là et améliorez ce qui doit l'être. Des pollutions à digérer ou à laisser tomber dans mes profondeurs je n'en veux plus. Les humains m'ont fait tant de mal et je m'en remets à peine. Mes crevettes vont mieux, mais mes bélugas n'en peuvent plus. J'ai déjà assez donné pour votre confort, il faut maintenant que vous, vous parliez de moi avec les mots du cœur. Un port supplémentaire dans mon immensité n'est rien pour vous, mais moi je ne le veux pas ce port. Il va vous faire penser que vous pouvez être partout et qu'il n'y a que vous qui comptez.

Ne m'appriivoisez pas plus, vous allez perdre la sublime beauté de ma présence. Vous allez me dénaturer. Je n'ai pas d'avocat pour me défendre, dire mes mots et mes maux. Alors j'essaie de me faire entendre dans vos rêves et je donne du sens à ce qui vous importe. Si ma beauté reste invisible à vos yeux, demandez à celui ou celle que j'habite de vous raconter mes brouillards. On est aveugle à ce qui n'a pas de nom. Il faut que je gagne cette bataille. Je suis si fort, si colossal et si faible quand vous voulez prendre toute la place. Mes colères ne vous font pas peur mais peut-être que votre imaginaire vous fera entendre raison.

Je suis le fjord et je veux rester qui je suis. Je suis la nature.»¹



¹ Nicole Huybens, chronique parue dans le journal «Le Quotidien» le 9 décembre 2013, «Je suis le fjord» (Article maintenant introuvable sur le site du journal...)

L'Anse-à-Pelletier – territoire et communauté

L'Anse-à-Pelletier est située sur la Rive-Nord du Saguenay, à la hauteur de l'embouchure de la rivière Pelletier. Elle tire son nom de Nicolas Peltier, premier homme blanc à s'installer en permanence au Saguenay-Lac-St-Jean. Le site de l'Anse-à-Pelletier revêt un caractère historique particulier, puisqu'il s'agit d'un des deux sites fondateurs de Saint-Fulgence, par Roger Bouchard en 1838.²

Au cours du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, plusieurs scieries ont opéré successivement aux abords de la rivière Pelletier, dont celle de William Price & Co., mais elles ont toutes été détruites par le feu ou les crues printanières au fil des ans.

Plus récemment, plusieurs familles se sont installées dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier. Il y a 40 ans, il n'y avait qu'une seule résidence permanente, alors qu'aujourd'hui, une cinquantaine de personnes y demeurent en permanence, sans compter une autre cinquantaine de villégiateurs. Le profil des habitants de l'Anse-à-Pelletier est diversifié, mais tous partagent le désir de vivre en harmonie avec la nature. Des activités d'agriculture biologique y ont lieu, favorisées par la présence d'un microclimat qui suscite d'ailleurs beaucoup d'intérêt auprès de chercheurs de l'UQAC actuellement.³

Les paysages de l'Anse-à-Pelletier sont reconnus pour leur beauté naturelle et comportent actuellement peu de traces de l'activité humaine, ce qui est exceptionnel à moins de 30 km d'une municipalité de 150 000 habitants. Ce secteur est même décrit par Russel-Aurore Bouchard, historienne de renom, comme étant le « diamant vert » du Saguenay⁴ (nous vous invitons à lire le billet intégral pour connaître l'opinion de l'historienne à ce sujet).

L'Anse-à-Pelletier, c'est la nature sauvage et géante du Saguenay, et c'est aussi une communauté rurale vivante et créative d'environ 100 habitants qui sont solidaires et qui partagent des valeurs sociales et environnementales communes. Ici, nous avons choisi de vivre autrement.

Vivre autrement c'est bien sûr le respect de notre environnement, la construction écologique de nos maisons, l'agriculture biologique, un quotidien en contact étroit avec la forêt et ses habitants animaux et humains, dans un milieu particulièrement calme et sain. Et c'est tellement d'autres choses encore... Vivre autrement, c'est aussi et surtout une conception profonde de la Nature comme une Entité et non seulement comme une ressource. Là est fondamentalement tout le conflit de valeurs entre notre communauté, la compagnie Ariane Phosphate et Port Saguenay.

² MUNICIPALITÉ DE SAINT-FULGENCE. « Historique », <http://www.ville.st-fulgence.qc.ca/municipalite-village-relais/historique>

³ GAGNON, Mélyssa. « La thèse du microclimat se précise », Le Quotidien, 30 novembre 2014, <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201411/30/01-4823821-la-these-du-microclimat-se-precise.php>

⁴ OUELLET, Yves. DUMAS, Alain. « Saguenay - Un fjord et son royaume ». Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2008

La Nature constitue aussi une source de vie et de survie pour tout le Vivant sur cette Terre, mais selon nous, davantage dans une dimension d'échange et d'un « prendre soin » mutuel, que dans une mentalité d'exploitant. C'est toute la différence entre une vision autochtone (dans le sens étymologique du terme) de notre environnement et de nous-mêmes, et une vision anthropocentrique ou de colonisateur.

Le développement de la ville de Saint-Fulgence était sur une piste de développement durable avec la vallée de la biodiversité, le village relais, les battures de Saint-Fulgence, les fermes biologiques, et le Collectif de l'Anse-à-Pelletier adhérait à ces mêmes valeurs.

Quand la compagnie Ariane Phosphate nous a annoncé son projet d'une mine au Lac-à-Paul et d'un transport du minerai par camion qui passerait par l'Anse-à-Pelletier, notre communauté a d'abord été sur le choc et s'est ensuite rapidement et durablement mobilisée pour faire front d'une part, et pour proposer des alternatives d'autre part. Durant tout le processus, nous avons été actifs, proactifs, respectueux et de bonne foi, tout en gardant le cap sur notre objectif : protéger notre anse et le Saguenay. Tout un chacun pourrait dire que c'est la logique du « pas dans ma cour », mais il est normal et courant de protéger son territoire quand il est menacé. C'est même un devoir de le faire et nous le faisons en notre nom et au nom de tous, puisque le Fjord est la propriété de tous.

Nous voulons aussi protéger, par la même occasion, notre mode de vie dans une « forêt habitée » qui devient de plus en plus rare et inaccessible aujourd'hui. Vivre à l'année en pleine nature et à son rythme, dans un milieu sain et exempt des principaux polluants qui sont présents en ville, avec une faible densité d'occupation humaine du territoire, tout ça à 20 minutes en voiture du principal centre urbain de la région du Saguenay, c'est non seulement une chance, mais un privilège. Privilège dont nous sommes tous tout à fait conscients à l'Anse-à-Pelletier, et que nous avons à cœur de préserver, pour nous-mêmes, nos enfants, et les générations futures.

<données d'identification caviardées>

Nous croyons au développement durable et à l'Anse à Pelletier. Les impacts que laisseront la route et le port risquent fort d'altérer le mode de vie, les activités agricoles et la quiétude des habitants. Ces impacts vont corrompre la pertinence de nos projets d'agriculture biologique et notre volonté de vivre à l'époque contemporaine d'une façon autre qu'en se basant sur le développement industriel conventionnel. Cela risque aussi de démobiliser sa communauté qui est la plus défenderesse du Fjord.

Nous avons d'autres projets pour le territoire de l'Anse-à-Pelletier. Ce secteur pourrait devenir un laboratoire d'expérimentation d'agriculture durable pour toute la région. Que ce soit l'entreprise Les Jardins de Sophie, les Jardins des Mômes et d'autres en développement en raison du microclimat que l'on retrouve en cet endroit, tous les espoirs sont permis aux gens, jeunes et vieux, qui vivent dans ce secteur.

Comme citoyens, nous avons peur que ce projet crée un précédent, un précédent qui encourage et autorise chaque nouveau promoteur à construire de nouvelles infrastructures, «une mine, un chemin, un port», un scénario désastreux pour les générations à venir, pour la nature et le Fjord.

LE BAPE

Dès le départ, le projet de mine du Lac à Paul n'était vraisemblablement pas assez mûr pour passer au BAPE, du moins dans sa dimension transport. À preuve, il suffit de relire les lignes 4681 à 4822 dans le document DT1.⁵ Tout d'abord, lors de la période de questions des audiences, Monsieur David nous a signifié que la volonté de scinder le projet en deux volets (port *versus* route et mine) venait clairement de la minière. Les arguments élaborés par Monsieur David à ce sujet ne nous ont pas convaincus du tout. « Nous ne sommes pas des opérateurs de port, donc nous ne présentons pas ce volet aux audiences » a-t-il dit à plusieurs reprises. Cet argument ne tient pas la route. Sont-ils des opérateurs de mine? Sont-ils également des constructeurs de routes? Ou encore des spécialistes en environnement ? Il est évident que des analyses fractionnées ne pourront jamais mettre en lumière l'ensemble des impacts d'un projet, en particulier celui-ci.

Nous tenons à souligner à l'Agence environnementale canadienne notre mécontentement face à ce manque de bon sens dans le processus d'évaluation environnementale, sociale et économique du projet. Pour notre part, nous réitérons notre demande que les impacts du projet présenté soient analysés dans leur globalité.

Nous estimons que, le fait que le gouvernement provincial ait octroyé le permis à la minière pour son projet d'exploitation, il est beaucoup plus difficile pour notre communauté de contester la réalisation d'un site portuaire. Nous sommes devant le fait accompli.

De plus, une dimension politique s'ajoute avec cette décision du provincial. En octroyant le permis pour la mine et la route menant au Fjord du Saguenay, le gouvernement du Québec fait indirectement pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il approuve le projet de terminal maritime sur la Rive-Nord du Fjord du Saguenay. Un refus du fédéral signifierait un nouveau désaccord fédéral-provincial, ce que les deux ordres de gouvernement cherchent toujours à éviter. Nous doutons de l'éthique démocratique de ce processus. Nos droits à la liberté

⁵ Enquête et audience publique sur le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à paul au saguenay-lac-saint-jean, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DT1.pdf, lignes 4681 à 4822

d'expression sont entravés par le fractionnement du même projet global étudié en deux parties supposément indépendantes.

Dans le sommaire du rapport du BAPE, en ce qui a trait au volet transport, les recommandations du BAPE nous disent ceci :

«Le transport du concentré d'apatite

La commission d'enquête considère le projet de terminal maritime comme étant indissociable du projet minier. À partir du principe d'accès au savoir, il appert qu'en l'absence d'informations essentielles, il est difficile d'en connaître les impacts liés à l'implantation de cette infrastructure de transbordement maritime, notamment sur la qualité de l'air et de l'eau, le climat sonore ainsi que le paysage. En l'absence de cet important élément du projet minier auquel s'ajoute le fait que le promoteur a surtout considéré les aspects économiques dans le choix des scénarios de transport, l'analyse de la commission d'enquête se trouve limitée. L'exclusion du projet de terminal maritime à Sainte-Rose-du-Nord du projet minier et les impacts qui en découleraient, font en sorte que la commission d'enquête ne peut se prononcer à l'effet que le scénario de transport vers Saint-Fulgence, tant au plan écologique que social, serait le plus acceptable de ceux qui ont été présentés.

La Société du Plan Nord a été mise en place récemment par le gouvernement du Québec et elle a dévoilé le Plan Nord à l'horizon 2035, plan d'action 2015-2020. Une de ses priorités d'action en matière de transport, et susceptible de s'appliquer à l'industrie minière, consiste, entre autres, à élaborer des politiques et directives relativement à la planification, au financement, au déploiement et au partage de l'utilisation des infrastructures de transport sur le territoire du Plan Nord. Au regard de l'état d'avancement d'autres projets miniers que celui de la mine du Lac à Paul, il apparaît qu'à moins qu'il y ait de nouveaux projets miniers nécessitant le transport de gros volumes de minerai ou de concentré, la création d'une synergie régionale, visant la mise en place de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire entre le Lac à Paul et le fjord du Saguenay ou le fleuve Saint-Laurent, apparaît limitée. Divers intervenants de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean se sont concertés afin de développer une vision stratégique permettant de supporter la mise en place d'un plan d'action afin, notamment, d'améliorer, entre Jonquière et l'antenne portuaire de la rivière Saguenay, les liens ferroviaires qui donnent accès au port de Saguenay et au réseau du Canadien National. Pour y parvenir, ils anticipent le développement que pourrait amener l'exploitation des ressources naturelles, notamment celles inhérentes à la réalisation du Plan Nord.

Dans ce contexte, avant de confirmer le scénario de transport du concentré d'apatite vers Saint-Fulgence, et en vertu du principe de partenariat et coopération intergouvernementale, la commission d'enquête est d'avis que la Société du Plan Nord, en collaboration avec les différents paliers gouvernementaux, acteurs économiques régionaux et Ariane Phosphate inc., devraient évaluer la faisabilité financière de l'utilisation d'infrastructures de transports ferroviaire et portuaire existantes pour le transport du concentré produit. Advenant qu'un autre scénario de

transport soit retenu, la commission d'enquête estime qu'une consultation publique devrait être menée auprès des populations concernées.⁶»

Le BAPE confirmait donc nos dires, mais le gouvernement provincial en a fait fi. Et le gouvernement fédéral est piégé.

Transport par camion

La carte du BAPE ne décèle aucune synergie avec des projets en développement au Québec⁷. (P. 110 du rapport #317 du BAPE)

Nous sommes en droit de nous poser la question : est-ce l'endroit idéal pour faire un port multi-usager afin de desservir le Plan Nord?

Étant donné que le port projeté pourrait être à vocation multiple, on peut aisément penser que cette route deviendrait une sortie commune pour d'autres futurs projets dans le secteur. Alors, comment imaginer une cohabitation sécuritaire des utilisateurs de la route? Ariane Phosphate prévoit le passage de deux camions de 120 tonnes toutes les quinze minutes. Cette route deviendra saturée et mortelle (acheminement de produits X et Y vers la mine, évacuation des minerais vers le port, villégiature, récréotourisme, déneigement, épandage d'abat-poussière, machinerie pour l'entretien de la route, forestiers, cueilleurs, VTT, motoneigistes). Il n'y a aucune logique dans ce scénario catastrophique. Ajoutons que même si les camionneurs ont des radios pour communiquer entre eux, cette coordination est pratiquement impossible en raison du nombre de croisements (près de 3500 par jour) qu'ils auront à effectuer entre eux, sans tenir compte des autres utilisateurs, tout cela sur la route la plus enneigée du Québec.

Tous les projets répertoriés au Québec qui ont à transporter de si grande quantité de matériel (3 M de tonnes par année) sur une si grande distance (240 km) dans des conditions topographiques et climatiques aussi difficiles que celles rencontrées entre le Lac à Paul et la vallée du Saguenay le font tous par train. C'est facile à comprendre lorsque l'on sait qu'un seul voyage de 250 wagons peut transporter 25 000 tonnes de matériel par voyage au lieu de 120 tonnes par remorque et par voyage. Donc 2 voyages de train pour remplir un navire Handymax de 50 000 tonnes contre 100 fois plus de voyage par camion.

Le lien ferroviaire impossible du côté nord du Saguenay implique que chaque utilisateur potentiel devra transiter son produit par camions, situation inconcevable dans un contexte de changements climatiques. Allons-nous évacuer le Plan Nord par camion en gravissant les Monts-Valin et en passant au travers du Parc Marin Saguenay?

⁶ <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape317.pdf> Rapport du BAPE #317, p. ix

⁷ BAPE, Rapport #317, figure 10, «Le développement minier dans un rayon de 330 kilomètres du projet du Lac à Paul, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape317.pdf> p. 110

La municipalité de Forestville a montré son grand intérêt à accueillir le terminal maritime si essentiel au projet du promoteur (DM48)⁸. Nous croyons que la topographie moins exigeante et un nombre de villégiateurs significativement moins élevé le long de ce trajet comparativement à ceux menant au Saguenay donneraient à cette alternative un avantage indéniable. La compagnie Ariane Phosphate a rejeté cette possibilité en donnant comme raison le fait que les quelques kilomètres de plus pour se rendre à Forestville empêchaient la réalisation de deux cycles complets de camionnage par jour. Est-ce un argument valable si on tient compte du fait que le temps de transport sera le même compte tenu de la topographie beaucoup moins sévère sur la pente beaucoup plus douce menant à Forestville. En fait, aucun des arguments sensés n'avait de sens à leurs yeux.

Planification d'une Stratégie maritime

Nous nous inquiétons de l'absence d'une stratégie maritime digne de ce nom, malgré les annonces en grande pompe du gouvernement provincial actuel. En effet, il y a définitivement un manque de planification en ce qui a trait aux infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation optimale des ressources naturelles du territoire québécois. Les réponses obtenues lors de la première partie des audiences traduisent ce manque de planification et confirment que la construction d'un terminal maritime sur la Rive-Nord du Saguenay ne fait partie d'aucun plan de développement dûment planifié. Il s'agit plutôt d'une infrastructure improvisée sous le diktat d'une grande firme d'ingénierie qui y voit un profit sans tenir compte des conséquences, pour les besoins d'un seul projet, dans le but d'améliorer sa rentabilité (sans chiffre à l'appui) afin de satisfaire les actionnaires.

Finalement, ce port ne serait certainement pas promis à un brillant avenir de terminal maritime multi-usager, considérant l'espace limité pour les infrastructures d'entreposage, l'accès difficile pour les camions et l'impossibilité d'y aménager une desserte ferroviaire en raison de l'obstacle naturel que constituent les Monts-Valin. Tant qu'à construire un port, il serait important de le construire au bon endroit! De plus, si ce port est construit pour une évacuation des produits du Plan Nord, cela suppose que cette évacuation se fera par camion ce qui est totalement impensable dans le contexte de la lutte aux changements climatiques.

Contexte d'insertion

Historique de la stratégie de transport d'Ariane Phosphate

Avant le 24 octobre 2013, Ariane Phosphate a toujours mentionné que le minerai devait sortir par le terminal maritime de Grande-Anse, situé sur la Rive-Sud de la rivière Saguenay. Le projet

⁸ Mémoire ville de Forestville, BAPE #317, DM48 http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/mine_apatite_lac-a-paul/documents/DM48.pdf

d'Arianne Phosphate a d'ailleurs été un élément-clé dans la justification de la construction d'une desserte ferroviaire par Port Saguenay pour son terminal maritime de Grande-Anse⁹.

Maintenant que la desserte ferroviaire est construite, avec environ 40M\$ de fonds publics, Arianne Phosphate réclame la construction par Port Saguenay d'un terminal maritime sur la Rive-Nord du Saguenay, hors de son territoire de juridiction par surcroît. Cela traduit un manque flagrant de planification et laisse planer un sérieux doute sur l'avenir. En effet, puisque le projet d'Arianne Phosphate a justifié en grande partie la construction d'une desserte ferroviaire par Port Saguenay à Grande-Anse, desserte qu'elle n'utilisera pas, et qu'elle tente maintenant de justifier la construction, encore par Port Saguenay, d'un terminal maritime sur la Rive-Nord du Saguenay, comment être assuré qu'advenant la construction du dit terminal maritime, Arianne Phosphate ne changera pas encore d'idée, nous laissant avec un terminal maritime inutilisé si jamais un éventuel acheteur exigeait que le minerai lui soit délivré autrement que par un transport maritime.

Choix du site par le promoteur Arianne Phosphate (ou par Cegertec Worley Parsons?)

Le chemin et les installations futures de Port Saguenay se situent dans l'Anse-à-Pelletier. Au plan géographique, cette anse d'environ 13 km de rive (la plus grande du Fjord du Saguenay à notre connaissance) va de la Pointe-aux-Pins à l'ouest sur le territoire de St-Fulgence jusqu'au Cap-à-l'Est à l'est sur le territoire de Sainte-Rose-du-Nord. Le scénario présenté par le promoteur en octobre 2013 prévoyait le quai dans la partie la plus à l'est de St-Fulgence, alors que la proposition finale prévoit le quai 1 km plus à l'est dans la partie la plus à l'ouest de Ste-Rose-du-Nord. Dans les deux cas, les localisations sont dans l'Anse-à-Pelletier. Cependant, le plus important pour le collectif de l'Anse-à-Pelletier tient au fait que le terminal maritime se situe toujours dans le Fjord du Saguenay, lequel a déjà consenti deux ports en eau profonde pour répondre aux besoins de l'industrialisation et des échanges commerciaux avec la planète, soit La Baie (qui compte deux quais dont un est désaffecté) et Grande Anse. La naturalité du Fjord n'a pas à payer de nouveau pour des supposées erreurs de localisation d'infrastructures humaines ou pour des besoins spécifiques pour un projet spécifique. Aux humains la responsabilité d'être suffisamment imaginaire pour optimiser l'utilisation de ce qu'il a déjà mis en place.

Il existe plus d'une localisation possible pour le terminal maritime. Les informations mises à notre disposition jettent un doute sur la rigueur et l'indépendance de l'analyse multicritères effectuée par le promoteur Arianne Phosphate afin de comparer de façon équitable toutes les alternatives entre elles. Comme l'objectif premier du projet devrait être l'ouverture de la mine, il est essentiel de fournir les meilleures conditions de départ pour que cet objectif puisse se réaliser. À l'heure actuelle, la démonstration n'est pas faite que l'Anse-à-Pelletier représente la meilleure destination pour la réalisation du projet. Les procédures de cette analyse n'ont pas respecté les critères d'indépendance reconnus dans le monde de l'analyse multicritères. Même

⁹ BAPE, Rapport #292, Projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse à Saguenay, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape292.pdf>

le BAPE, cité plus haut, en est arrivé aux mêmes conclusions que nous. Voici un rappel de cette citation :

«La commission d'enquête considère le projet de terminal maritime comme étant indissociable du projet minier. À partir du principe d'accès au savoir, il appert qu'en l'absence d'informations essentielles, il est difficile d'en connaître les impacts liés à l'implantation de cette infrastructure de transbordement maritime, notamment sur la qualité de l'air et de l'eau, le climat sonore ainsi que le paysage. En l'absence de cet important élément du projet minier auquel s'ajoute le fait que le promoteur a surtout considéré les aspects économiques dans le choix des scénarios de transport, l'analyse de la commission d'enquête se trouve limitée. L'exclusion du projet de terminal maritime à Sainte-Rose-du-Nord du projet minier et les impacts qui en découleraient, font en sorte que la commission d'enquête ne peut se prononcer à l'effet que le scénario de transport vers Saint-Fulgence, tant au plan écologique que social, serait le plus acceptable de ceux qui ont été présentés.»¹⁰

Parmi les scénarios possibles, le site de Forestville, qui n'a jamais été évalué sérieusement, représente pourtant une alternative sérieuse compte tenu de son site industriel déjà en place, de son accessibilité par train à partir du nord, de l'absence de banquise de glace solide en hiver et surtout du fait que ce site évite le passage dans le Parc Marin du Saguenay tout en diminuant de façon appréciable la distance à parcourir par les navires et l'utilisation des pilotes du St-Laurent, diminuant ainsi les coûts de transport et facilitant la venue de clients potentiels pour l'achat du minerai du Lac à Paul.

En évitant d'évacuer le Plan Nord par le Fjord du Saguenay, on évite facilement les risques de pollution par les navires arrivant avec leurs contaminants attachés à leur coque dans le Parc Marin Saguenay, on évite les coûts de brise-glaces l'hiver à raison de 4 voyages par navire, les coûts de remorqueurs pour faciliter l'amarrage du navire au port, on évite d'avoir recours à un pilote à partir des Escoumins pour la navigation du navire dans le Fjord. On évite une pollution supplémentaire de l'eau de l'air, de bruit et de lumière sur la Rive-Nord du Saguenay, rive encore intacte sur une grande distance. On évite d'ajouter un stress supplémentaire à des espèces menacées comme le béluga et un stress presque inexistant à la population de l'Anse-à-Pelletier (avant le 24 octobre 2013).

Selon l'article de Radio-Canada «Un déversement d'hydrocarbure tous les 10 jours dans le fleuve», chacun des terminaux portuaires est une zone de pollution et de déversement. Voir la carte. <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/national/2015/01/18/001-deversements-eau-bateaux-fleuve-pollution.shtml> Il serait tellement plus simple d'éviter de construire de nouvelles installations industrielles dans le Fjord du Saguenay...

¹⁰ BAPE, Rapport #317, figure 10, «Le développement minier dans un rayon de 330 kilomètres du projet du Lac à Paul, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape317.pdf> p. 110

Justification du port

Construire une nouvelle infrastructure dans le Fjord du Saguenay n'est pas une action à prendre à la légère. Avant de permettre la construction d'une nouvelle infrastructure portuaire dans le Fjord, les gouvernements se doivent de bien planifier son utilisation pour justifier pleinement sa raison d'être.

Le promoteur affirme qu'il souhaite répondre aux besoins d'Arianne phosphate, mais aussi d'augmenter son offre pour des clients éventuels. Le BAPE s'est penché sur la question d'une possible synergie avec d'autres projets et n'en a pas trouvé. Comme stipulé plus haut, il a également recommandé qu'une planification soit faite avec le plan nord afin de favoriser l'utilisation des infrastructures existantes.

Nous comprenons que le Québec a besoin de projets économiques. Nous ne nous opposons pas à l'ouverture de la mine. Cependant, le scénario de transport, de l'aveu même de la minière, a été identifié tardivement. On soupçonne que l'argument de port multi-usager est utilisé pour aller chercher du financement public. L'argument de la venue d'Arianne phosphate avait pourtant été utilisée en 2012 dans les audiences publiques au sujet de la construction d'une desserte ferroviaire au port de Grand-Anse.¹¹ Subirons-nous le coup deux fois plutôt qu'une?

Port multi-usager

Étrange que cette étude porte sur un terminal maritime multi-usager, car il n'y a aucune étude environnementale de faite dans l'hypothèse d'accueillir plusieurs usagers. Toutes les études ne font référence qu'aux impacts causés par un seul usager. Or, un terminal portuaire utilisé à 50%, voire même à 70% de ses capacités causera sans doute plus de pollution, plus de bruit, plus de dérangement qu'un port utilisé à 20%.

Le directeur-général de Port-Saguenay, M. Carl Laberge, le représentant de Port Saguenay, faisait mention que le futur site portuaire serait utilisé à 20% avec la compagnie Arianne Phosphate (AP). Puisque l'utilisation du terminal par AP est hypothétique, nous exigeons que l'Étude soit reprise avec des croquis démontrant une utilité hypothétique à 50% et à 70% de ses installations portuaires, en y incluant les impacts environnementaux qui y seront associés : impacts sur l'eau, l'air, le son, la lumière, la qualité de vie, le paysage, les déversements, etc. Car c'est bien ce que le gouvernement fédéral émettra comme permis: un permis de terminal maritime pour multi-usager. Ça ouvre la porte bien grande à un site portuaire ayant un très grand impact environnemental et social dans le Fjord du Saguenay et comparable aux autres sites portuaires multi-usagers du Québec (Montréal, Québec, Trois-Rivières, La Baie, Forestville, Port-Cartier, Baie-Comeau, Sept-Îles, etc.). Vous comprendrez qu'une telle éventualité n'est

¹¹ BAPE, Rapport #292, Projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse à Saguenay, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape292.pdf>

même pas envisageable dans l’Anse-à-Pelletier compte tenu de la fragilité du Fjord du Saguenay et de son Parc Marin.

Nous vous présentons ici un tableau de la majorité des sites portuaires multi-usager du Québec en signalant leur topographie plane et leur accès à un réseau ferroviaire¹².

Tableau 1 Principaux sites portuaires multi-usager du Québec

Sites portuaires	Topographie plane	Accès à un réseau ferroviaire	Protection des vents
Port de Montréal	x	x	jetées
Port Sorel-Tracy	x	x	x
Port de Trois-Rivières	x	x	x
Bécancour	x	x	jetée
Port de Québec	x	x	jetée
Pointe-au-Pic	x	x	jetée
Baie-Comeau	x	x	jetée
Godbout	x		jetée
Sept-Îles	x	x	jetée
Cacouna	x		jetée
La Baie	x	x	jetées
Grande-Anse		X en haut d’une côte de 90 mètres environ, à gravir par camion	

Le site choisi pour la construction du terminal maritime à Sainte-Rose-du-Nord pose aussi plusieurs questions qui restent sans réponse :

- Quelle est donc cette superficie maximale possible d’utilisation? La comparer avec d’autres sites portuaires multi-usager
- Combien peut-on vraiment accueillir d’utilisateurs avec un port situé en montagne?
- Puisque c’est l’avenir du Plan Nord qui favorise la construction de ce terminal, Combien de convoyeur pourrez-vous accommoder pour les prochains utilisateurs?
- Quelle est la capacité maximale de silos que vous pourrez héberger?
- Est-ce que la route reliant le terminal aux autres projets miniers pourra supporter une autre vague de 50,000 camions hors-norme/an?
- Avez-vous étudié les risques possibles d’utilisateurs de matières dangereuses?

¹² Site où l’on peut trouver de la documentation sur tous les ports du Québec <http://www.gsl.com/fr/reseau#port-A8>

- Avez-vous étudié ou analysé les possibilités de l'intermodalité, ses avantages et ses inconvénients, ses impacts environnementaux, ses risques de déversements?
- Combien de superficie devons-nous dynamiter pour aplanir des zones d'entrepôts pour d'autres utilisateurs? Toute une montagne, ou deux?
- Avez-vous analysé l'impact du son pour un terminal avec plusieurs convoyeurs? Avec plusieurs usagers?
- Est-ce que l'écho est pris en considération dans vos tests de son?

Raison d'être du projet

Nous remettons en cause ici la raison d'être du projet. Ce projet, tel que présenté avec une route et un port à usage presque exclusif à un projet minier ne rencontre pas les exigences de la loi sur le développement durable du Québec. Les contribuables québécois se verront supporter la facture des infrastructures d'un projet minier qui n'a pas encore fait ses preuves de rentabilité sociétale. On nous impose des mégaprojets en disant que le Québec va s'enrichir, mais on ne voit que la dette nationale augmenter. Nous sommes ici, encore une fois, face à la problématique de plus en plus croissante : la socialisation des dépenses et la privatisation des profits.

Depuis quelque temps, la société québécoise se retrouve devant une série de projets qui n'ont pas de vision à long terme. Le dossier des énergies fossile et celui du phosphate ne sont plus de notre ère. Dans le futur, nous ne pourrons plus faire l'usage de ces ressources car trop dommageable pour l'ensemble de la planète. On sent une urgence des propriétaires de ces ressources d'encaisser au plus vite avant qu'on leur interdise carrément l'exploitation. Pourquoi ne pas miser notre économie vers le futur plutôt que les usages dépassés?

Il serait plus opportun, plus sage et plus constructif de miser sur des projets de développement durable qui auront un bilan positif à long terme sur l'économie québécoise et non un bilan négatif point de vue économique, social et environnemental.

Est-ce une bonne idée de construire un site portuaire industriel à peine à quelques kilomètres en amont du Parc Marin Saguenay?

Pourquoi s'acharner à vouloir évacuer le minerai par le Fjord du Saguenay, entité unique de biodiversité, de valeur environnementale et patrimoniale? Pourquoi ne pas utiliser le principe de prévention en évitant totalement le passage du minerai dans le Fjord? En évitant le Fjord, ce n'est pas qu'une seule espèce menacée que l'on sauvera, mais une multitude.

Et puisque nous ne sommes pas encore certains si la mine sera rentable dans les premières années et qu'il est possible que celle-ci ferme ses portes avant les 25 années d'exploitation prévues, ne serait-il pas plus sage d'utiliser les infrastructures déjà en place?

Doit-on aussi investir nos billes dans un projet aussi risqué au plan financier et dans ses impacts négatifs concernant la sécurité des usagers de la route forestière R-200 ?

Nous vivons sur la rive nord du Fjord depuis plusieurs années, nous voyons tous les jours une infrastructure portuaire sous-utilisée directement en face, sur la rive sud du Fjord. De plus, nous nous objectons de voir des éléments signifiants de notre patrimoine naturel être sacrifiés sur l'autel des lois non-écrites de l'économie triomphante, soit un rendement théorique sur l'investissement de 20 % dans ce cas-ci. Accepter une nouvelle infrastructure portuaire dans le Fjord du Saguenay alors que les deux existantes sont sous-utilisées (de l'aveu même du directeur général de Port Saguenay (l. 125-130 doc. DT2)), c'est reconnaître la faillite de notre imagination à trouver des solutions qui protégeront mieux notre patrimoine collectif.

Le monde économique a la fâcheuse habitude de dire que les projets privés vont se concrétiser seulement lorsque les infrastructures payées à même les fonds publics auront été mises en place. Pour le projet du promoteur, ceci signifie la mise en place du quai, la construction de la route au sud de la 172 et la rénovation de la route forestière avant même l'obtention du financement privé requis pour l'ouverture de la mine. Et si le financement n'est pas au rendez-vous parce que le marché n'est pas là, que la stratégie de transport par camion hors-norme n'offre pas le rendement exigé des investisseurs, que les risques pour les bélugas sont trop élevés, etc., etc., et bien le Fjord lui, il aura donné pour rien, une fois de plus. C'est à ce moment que l'on réalisera que les arguments sensés avaient du sens.

Le phosphate

En supportant un projet tel celui du Lac à Paul, nous supportons une approche d'agriculture industrielle qui endommage considérablement notre écosystème. Nous ne supportons pas le changement vers des approches plus écoefficientes tels les cultures biologiques locales. À l'Anse à Pelletier, nous retrouvons deux fermes biologiques. Implantées depuis plusieurs années, celles-ci sont plus en ligne avec les valeurs de développement durable qu'il faut préconiser.

Bien que le phosphore soit indispensable à la vie, une quantité excessive de celui-ci (qu'il soit d'origine organique ou anthropique) dans l'environnement est la principale source d'eutrophisation des plans et cours d'eau. En effet, le phosphate remis en circulation via les activités de la minière (la mine surtout, le transport et le transbordement) représente, de toute évidence, une énorme pression sur l'intégrité des cours d'eau du secteur, ainsi que pour tout le bassin versant. L'eutrophisation engendrée par la prolifération excessive des végétaux nourris par trop de phosphore disponible dans leur environnement entraîne une asphyxie des lacs et cours d'eau menant à la prolifération de cyanobactéries (algues bleu-vert) dangereusement irritantes et même neurotoxiques pour les humains et les animaux. En ce sens, le Gouvernement du Québec a budgété plus de 200 millions de dollars pour la période de 2007 à 2017 dans la lutte aux algues bleu-vert.

Le flux du phosphore actuel, à cause des engrais chimiques, est huit fois plus important que le flux naturel. Ainsi, sur les 20 millions de tonnes de phosphate extraites annuellement pour servir d'engrais, on estime que 9 millions de tonnes finissent dans les océans. Les apports excessifs en phosphore causent une diminution du taux d'oxygène du milieu aquatique, causant l'extinction massive de la vie aquatique (Christophe Bonneuil et Jean Baptiste Fressoz, «L'évènement anthropocène»). Nous ne croyons pas que la production de fertilisants concentrés soit la meilleure solution pour enrichir les sols à long terme. Lorsque de l'argent public est investi dans un projet comme celui-là, on serait en droit de s'attendre à des recherches sur la façon d'améliorer la fertilité des sols et le recyclage du phosphore à partir des eaux usées. Cela permettrait de diminuer la quantité de ces fertilisants concentrés qui aboutissent dans les cours d'eau et les polluent.

Nous nous questionnons beaucoup sur la raison d'être de ce projet qui consiste à exporter une ressource non renouvelable alors que la seule mine d'apatite en opération au Canada (Kapuskasing) vient de fermer.

Rentabilité du projet pour qui?

Avant de délivrer un permis à Port Saguenay pour la construction d'un terminal maritime aux fins d'AP, allez-vous vérifier la rentabilité économique de leur projet? Le projet d'exploitation d'une mine de Phosphate à Sept-Îles (Mine Arnaud) peine à trouver des investisseurs. Pourtant, la mine est située juste à côté du fleuve avec un port industriel à proximité. Il est donc permis de penser que la mine du Lac à Paul aura énormément de difficulté à trouver des investisseurs compte tenu de sa situation géographique.

On a beau vanter la qualité du minerai, il demeure que la demande pour cette qualité de minerai qui commande un prix supérieur représente seulement 15% de la production totale, le reste de la production devra être vendu au prix régulier du marché mondial du phosphate et qui est moindre. De plus, comme le minerai est vendu FOB (Free On Board) port d'origine, le client devra assumer le transport maritime et il est tout à fait logique de penser que l'intérêt des acheteurs sera plus grand si on minimise ces coûts de transport maritime, ce qui serait possible en évitant le Fjord du Saguenay et en utilisant un accès direct au fleuve Saint-Laurent.

L'aspect économique du projet prend une place beaucoup plus importante que les aspects environnementaux et sociaux dans leur décision du tracé de transport. Le coût des extrants n'est jamais considéré dans aucune étude économique faite par les grandes firmes si bien payées pour le faire, comme :

- Augmentation de maladies et malaises causés par le stress et les pollutions causées par le transport du minerai
- Augmentation du risque de déversements et de pollution dans le Fjord du Saguenay
- Augmentation du risque de dégrader les aires protégées du Parc Marin Saguenay

- Augmentation du risque de fragiliser les populations terrestres et marines menacées ou en voie d'extinction

Par contre, du côté des minières, les sociétés bénéficient de mesures et allocations gouvernementales qui leur permettent de réduire artificiellement leurs profits. Un système de redevances basé sur les profits n'a donc pas grand-chose à voir avec la valeur des minéraux extraits.

- Avantages du fédéral:
 - Déduction d'impôt sur les frais de prospection, d'exploration et d'exploitation
 - Actions accréditives
 - Déduction relative aux ressources
 - Déduction pour amortissement accéléré
 - Aucun impôt sur le capital
- Avantages du Québec
 - Crédit d'impôt relatif aux salaires pour la recherche
 - Remboursement de la taxe sur le carburant
 - Crédit d'impôt pour la création d'emplois en région éloignée
 - Déduction d'un tiers du capital versé
 - Crédit d'impôt pour la recherche précompétitive
- Cette liste interminable de déductions, crédits et allocations est un vrai labyrinthe fiscal dans lequel les minières ne manquent pas de trouver des niches accommodantes.

De plus, Investissement Québec offre ses conseils à ces minières pour qu'elles retirent le plus grand parti de ce régime fiscal. Il s'ensuit que le taux effectif marginal combiné (fédéral-provincial) d'imposition au Canada est de moins de 8%.¹³

Étude du marché du phosphate

88% de la production du phosphate risque de se vendre sur le marché des fertilisants et il n'est pas certain qu'Ariane phosphate pourra en obtenir le prix visé dans son étude de faisabilité qui est de 215\$/Tonne. À noter que la rentabilité de la mine pourrait être encore moindre que dans les études citées étant donné que ces études datent de 2013 et que le prix du phosphate a continué de décliner jusqu'à 115\$ la Tonne US présentement. Les marchés mondiaux prévoient même une diminution progressive jusqu'en 2025.

Le directeur général d'AP, M. Jean-Sébastien David, a répondu à la commission à ce sujet en disant qu'il visait de vendre le tiers de la production, au prix fort de 215\$/Tonne, pour ce

¹³ Texte copié du commentaire de monsieur François Ricard au sujet du blogue de Daniel Breton paru dans le Journal de Montréal du 2 février 2015 :« Le néocolonialisme minier »
<http://www.journaldemontreal.com/2015/02/02/le-neocolonialisme-minier>

marché de la roche plus pure, et que ce marché était en croissance. Nous n'avons rien trouvé dans la littérature pour vérifier cette assertion. Le marché de l'industrie est plutôt en diminution à cause du bannissement des phosphates dans les détergents, en raison de la pollution des cours d'eau. Le marché des suppléments animaux peut être intéressant, mais il existe des substituts comme la phytase et les dérivés de poissons. Si le prix du phosphate est trop élevé, les producteurs se tourneront vers ces alternatives. Le marché de boissons gazeuses (Coca Cola) et des pâtes dentifrices est-il en expansion?..... Selon CRU international, le marché de la roche plus pure (ignée) pourrait concerner seulement 250,000 tonnes sur les 3 millions de tonnes produites par année par le projet d'Arianne phosphate.¹⁴

Marché canadien

Le Canada produisait 900,000 tonnes de roche phosphatée par année, qui était transformée par la compagnie albertaine Agrium. La compagnie a maintenant un contrat d'approvisionnement avec l'Office Chériffien du Phosphate (OCP) du Maroc et elle ne s'est pas manifestée pour l'achat du minerai québécois. Cela en dit long sur la rentabilité du minerai québécois compte tenu du fait qu'Agrium fait face à d'énormes coûts de transport compte tenu de sa situation géographique.

Les usines de transformation de la roche phosphatée sont munies de dispositifs pour accueillir le phosphate en provenance de roche sédimentaire. Toutes ces usines devront modifier leur équipement pour accueillir le phosphate roche ignée.

Nouvelle découverte

La découverte numéro 1 de l'année 2015¹⁵, choisie par la revue Québec Science, consiste à exploiter le phosphate roche sans le transformer en engrais, à l'aide de mycorhizes et de bactéries. [On parle de révolution agricole¹⁶](#)!

Avec les avancées scientifiques en agriculture, il deviendra inutile de transformer le phosphate roche en engrais. Donc, inutile de l'envoyer à l'étranger pour le transformer (Il serait même plus sage de le garder pour les besoins du Canada). Donc, inutile de construire un port pour cette compagnie minière puisqu'on peut tout simplement transporter le minerai à Forestville pour l'embarquer sur des barges qui utiliseront la voie maritime du Saint-Laurent pour desservir le Québec, l'Ontario, l'Ouest canadien et si on trouve d'autres gisements de phosphate, nous

¹⁴ Nous ne pouvons vous faire parvenir les références de cette étude, car elles ne sont plus sur le site de la compagnie minière Arianne Phosphate. Il faudra donc lui demander directement le rapport de CRU International et d'Integer, émis en 2014, afin de vérifier la rentabilité du projet d'Arianne Phosphate.

http://www.crugroup.com/content/events/44598/96653/105611/Phosphates_2014_-_Executive_Summary_-_final.pdf

¹⁵ Actualité, «La découverte de l'année : une méthode pour dire adieu aux engrais chimiques» 05/04/2016, <http://www.quebecscience.qc.ca/actualites/La-decouverte-de-l-annee-une-methode-pour-dire-adieu-aux-engrais-chimiques>

¹⁶ Actualité, «Adieu engrais chimiques!» Janvier/février 2016, <http://www.quebecscience.qc.ca/files/file/qs/%232MicorhizeQSjanv-Fev2016.pdf>

serons bien positionnés pour desservir les villes américaines situées sur les bords des Grands-Lacs.

Nos suggestions concernant le développement de la région

Ce qu'on pourrait accomplir avec 260M\$ pour aider la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, plutôt que de construire un terminal maritime

- Aider la recherche et la mise en application des technologies sur l'utilisation du phosphate roche en agriculture et en foresterie pour enfin éliminer le processus de transformation qui pollue plus qu'il n'est efficace
- Acheter les terres arabes dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean pour que celles-ci deviennent un bien collectif afin d'assurer notre sécurité alimentaire avant que les étrangers ne viennent se les approprier pour les mêmes raisons
- Faire de la région du Saguenay-Lac-St-Jean une région laboratoire pour le développement des nouvelles techniques en agriculture
- Investir dans l'innovation en aidant les PME de la région pour vraiment favoriser le développement régional
- Racheter la mine d'Ariane Phosphate après que celle-ci ait fait faillite et assurer ainsi notre réserve de phosphate roche pour le Canada
- Mise à jour du quai de Forestville afin de l'utiliser pour transporter le phosphate roche par barge vers l'Est ou l'Ouest canadien jusqu'à un réseau ferroviaire
- Construire un réseau ferroviaire du Lac-à-Paul jusqu'à Baie-Comeau où il s'y trouve déjà un terminal maritime pour évacuer le plan nord et éliminer du même coup la construction d'un chemin de 240 km vers le Saguenay (300 à 500M\$) et un nouveau terminal portuaire dans le Fjord du Saguenay (260M\$)
- Favoriser la biocénose¹⁷ industrielle sur un site dédié qui nous permettrait d'être un modèle régional de prospérité responsable
- Imaginer une utilisation plus responsable du phosphore: financer des recherches pour minimiser son usage dans l'agriculture et favoriser son recyclage
- Financer un projet de centre agrotouristique aux abords de la route 172 à Saint-Fulgence, qui appliquerait dans son élaboration les principes de développement durable votés par l'ONU, ou celles du MDDELCC. Ce centre inclurait un moulin à eau, mis en mouvement par la rivière Pelletier, pour moudre les récoltes céréalières en provenance des terres remises en cultures situées dans la zone de microclimat identifiée par Majella

¹⁷ En **écologie**, la **biocénose** (ou **biocœnose**) est l'ensemble des **êtres vivants** coexistant dans un espace écologique donné, plus leurs organisations et **interactions**. Ensemble, le **biotope** et la biocénose forment un **écosystème**.

Gauthier¹⁸, professeur à l'UQAC, des kiosques informant les gens sur la vallée de la biodiversité, les villages relais, l'alimentation saine, un kiosque d'interprétation «Vivre autrement». Ce centre pourrait servir de point de vente des produits biologiques récoltés en cette zone et des œuvres artisanales de la région

- Développer l'agriculture urbaine pour nourrir en partie les habitants des villes, surtout les plus démunis, tout en incitant ces derniers à participer à cette nouvelle activité
- On pourrait attendre le dénouement de Mine Arnaud avant d'émettre un permis pour la construction d'un nouveau port car d'ici à ce qu'on soit prêt à exploiter cette mine, on aura sans doute changé de cap en ce qui concerne le trajet utilisé pour évacuer le minerai du Lac à Paul, compte tenu des nouvelles techniques et besoins qui se pointent à l'horizon en agriculture



¹⁸ Lire l'article dans la revue de l'ordre des urbanistes du Québec «URBANITÉ», Automne 2015, p.11 «LES TROIS SOLEILS DE SAINT-FULGENCE Un microclimat favorable à l'horticulture au Saguenay»
Majella Gauthier, Mélanie Lambert et Carl Brisson, revue mise en annexe A

Partie 2

Commentaires spécifiques sur l'étude d'impact environnementale

Introduction

Nous avons assisté à des rencontres avec Mme Nicole Huybens, professeure dans le programme d'éco-conseil à l'UQAC et responsable du laboratoire de recherche en non-acceptabilité sociale. Sa vision du monde a orienté notre évaluation du projet et nos commentaires.

En 2016, à l'heure de l'application des ententes signées à Paris pour limiter les effets des changements climatiques, une économie verte doit être mise de l'avant. Le modèle d'économie que nous connaissons depuis la révolution industrielle ne fonctionne plus. Il y a eu une certaine évolution avec la notion de développement durable. Même cela, ce n'est pas assez. Depuis fort longtemps l'économie maximise les impacts positifs sur les humains et minimise les impacts négatifs sur les non humains. Si on veut un monde plus juste, plus vert et plus responsable (Nicole Huybens, 2015), il faut autant maximiser les impacts positifs pour les non humains que les humains.

Comment maximiser les impacts sur les humains, ça on le fait déjà en élaborant des projets pour contribuer au bonheur du plus grand nombre (emplois et revenus pour les investisseurs). Une économie verte se doit d'être plus juste pour tous les humains. Par exemple ceux qui s'opposent à un projet parce qu'il les touche, parce qu'il détruit leur bonheur, parce qu'il s'oppose à leurs valeurs, méritent qu'on soit attentif à leurs revendications. Une économie verte maximise également les impacts positifs sur les non humains. Cela consiste à participer à la protection des espèces animales et végétales.

Nous avons étudié l'étude d'impact déposée par le promoteur Port Saguenay, au sujet de l'implantation d'un terminal maritime en Rive-Nord du Saguenay, en ayant à l'esprit les principes que nous venons d'énoncer. Selon nous ce projet est inacceptable pour plusieurs raisons.

La construction de ce port entrainerait la production de trop de gaz à effet de serre

C'est un peu spécial de lire une étude environnementale qui décrit en long et en large les besoins d'un seul client, ainsi que son impact sur l'économie régionale. Il est étonnant d'apprendre que les terrains seront achetés par la compagnie minière et qu'elle restera la gestionnaire du chemin menant au port. Il est à craindre que d'éventuels autres clients puissent se faire refuser l'accès au port si cela nuit aux opérations de la minière Ariane phosphate, tel que mentionné dans l'EIE. Ce client sera le premier et peut être le seul de ce port.

Ariane phosphate utilisera une stratégie de transport inédite avant d'arriver au port. À notre connaissance, on ne retrouve pas ailleurs dans le monde le transport par camion d'un aussi gros volume de minerai sur une aussi grande distance. Ce transport s'effectuera dans le parc des Monts-Valin qui constitue avec le Fjord, le terrain de jeu des gens de la région et d'ailleurs. Le relief accidenté ne permettra jamais de construire un chemin de fer entre le Lac à Paul et un port en Rive-Nord du Saguenay. De plus, les conditions climatiques dans le parc avec un enneigement exceptionnel rendent l'entreprise risquée. On pourrait aussi penser à un risque d'accident augmenté, dans un milieu difficile d'accès pour les secours. Le parc des Monts-Valin supporte déjà la circulation de camions qui transportent le bois récolté et les milliers de villégiateurs qui y résident ou vont pratiquer des activités de plein air.

Le transport du minerai représente 6 fois le volume qu'il était au plus fort de l'exploitation forestière. Cette augmentation de trafic portera atteinte à la santé humaine et la santé de la planète entière. La compagnie affirme avoir fait des efforts pour diminuer les gaz à effet de serre en utilisant des camions au GNL. La compagnie ne posséderait pas les camions et ferait affaire avec des propriétaires de camion. La possibilité de trouver des sous-traitants ayant des camions fonctionnant au GNL est loin d'être prouvée. La quantité de gaz émise par les 58 camions qui font 474 km par jour durant un minimum de 216 jours serait de 51,569 t éq.CO₂ par année si les camions fonctionnent au diesel et de 27,269 t éq.CO₂ si les camions fonctionnent au GNL. Cela, multiplié par le nombre d'années (un minimum de 26 ans), mais ce sera probablement plus long comme l'affirme Ariane phosphate. On parlerait plus de 40 ans.

Un moyen de diminuer les gaz à effet de serre consiste à utiliser le train. Le transport par train devrait être obligatoire pour transporter 3 millions de tonnes de concentré par année pendant 25 à 40 ans. Tel que mentionné dans le précédent paragraphe, la construction d'un chemin de fer n'est pas possible dans le parc des Monts-Valin. La compagnie a fait réaliser une étude pour une voie ferrée qui raccorderait la mine au Lac-Saint-Jean. À partir de là, le train se rend au Port de Grande-Anse par la nouvelle desserte ferroviaire. La construction d'un nouveau port ne serait pas nécessaire dans ce cas, mais la compagnie prétexte que c'est trop dispendieux.

Pourtant la compagnie prétend donner un rendement sur l'investissement de 20% à ses investisseurs, et rembourser ses coûts de démarrage dans une période de 4 ans. Le chemin de fer devait rejoindre le réseau existant au lac St-Jean et ainsi atteindre Grande-Anse. Il faut bien prendre conscience que le minerai extrait par Ariane phosphate est constitué pour la moitié de gypse, qui représente un déchet, sera transporté très loin pour y être transformé en engrais. Cet engrais sera ensuite transporté ailleurs pour être répandu dans les champs, puis entrainera la pollution des cours d'eau par lessivage.

La situation du Beluga exige des précautions pour son rétablissement

Nous sommes d'avis que les effets cumulatifs rapportés dans l'EIE sur la navigation semblent minimisés. Un projet de production de gaz naturel liquéfié (GNL) est présentement à l'étude générerait la circulation d'un bateau par jour. Il y a également un projet de fonderie par la société de fer de l'Atlantique Nord (NAIC). Nous avons rencontré le CEO Francis Mckenzie et sa directrice en communications à l'été 2016. L'implantation de cette fonderie nécessiterait l'importation de petites boulettes de fer par navire pour les transformer en lingots plus gros, les piglets. Ceux-ci seront par la suite exportés à des fonderies par navire. La venue de cette industrie n'est pas encore annoncée, mais elle fait partie des espoirs de Port-Saguenay.

L'industrie des croisières est actuellement en plein essor et la région a beaucoup investi dans ce domaine.

La situation du Beluga devenu espèce en voie de disparition nous inquiète. Le Beluga remonte occasionnellement le Saguenay jusqu'à St-Fulgence. Les gens de l'Anse-à-Pelletier en observent presque tous les ans. Ce sont souvent un ou quelques individus, mais, à quelques reprises, des groupes d'une vingtaine d'individus sont venus passer des heures dans l'anse à Pelletier, l'embouchure de la rivière Pelletier étant riche en nutriment pour la faune aquatique. Les chercheurs du GREMM étudient l'effet de la répercussion des sons dans le Fjord. Considérant la situation précaire des bélugas, il serait essentiel d'attendre les résultats des études sur le bruit avant d'approuver des travaux de construction dans le Saguenay, à quelques km du début du parc Marin. Si la construction d'un nouveau terminal est interdite dans le parc marin, pourquoi serait-elle permise à moins de 5 kilomètres en amont à Sainte-Rose-du-Nord? Nous craignons particulièrement la remise en suspension de sédiments contaminés.



Chien observant un béluga dans l'Anse-à-Pelletier

La modification du paysage sera trop importante

Les photos du paysage de l'emplacement du futur terminal fournies par le promoteur sont des photos artificielles. Malheureusement sur ces photos on ne voit pas les magnifiques pins matures accrochés aux rochers, qui seront détruits. Les images fournies par le promoteur ne sont pas réalisées à partir de photographies, nous avons tenté de voir l'effet de leurs simulations sur le paysage.



Voici deux photos du paysage avant et après la construction du terminal, en faisant une juxtaposition des croquis du promoteur pour un seul usager

Le fjord du Saguenay débute à la flèche littorale de st Fulgence. Peu après la pointe aux pins, on

retrouve le Cap Jaseux fréquenté par de nombreux amateurs de plein air. On peut y pratiquer plusieurs activités qui ont pour la plupart comme attrait la contemplation du fjord. Il y a une publicité tourisme USA Canada qui fait la promotion dans l'hébergement particulier de Cap Jaseux qui dit justement que le Saguenay se contemple. On y retrouve une sphère transparente dans les arbres qui permet une expérience d'immersion dans la nature. Les randonnées d'initiation au kayak sont particulièrement populaires, ainsi que «d'arbres en arbres» et la Via Ferrata. Le trajet des randonnées en kayak longe les rives de l'anse à Pelletier, vers le cap à l'est, afin d'admirer la beauté du Fjord.

Comme le disait le maire de Saguenay Jean Tremblay, en préface du livre «Saguenay : une ville un fjord une rivière» écrit par Jocelyn Caron, les divers éléments qui caractérisent la rivière et le Fjord du Saguenay font partie du patrimoine génétique des habitants vivant en bordure et à proximité de ses rives. Le maire Tremblay ajoute que la proximité de la ville de Saguenay avec le Fjord et le massif des Monts-Valin lui confère un aspect tout particulier pour le grand plaisir des visiteurs et des gens qui y vivent.

En préface de son livre publié pour souligner le 175e anniversaire du Saguenay Lac-Saint-Jean, Jocelyn Caron dit: «Patrimoine naturel de renommée internationale, la rivière et le fjord du Saguenay offrent de la région un portrait unique qu'il eut été difficile de ne pas immortaliser. Classé parmi les grandes régions touristiques mondiales, le fjord du Saguenay constitue une attraction incontournable, à découvrir et à admirer. Dès la première visite, la fascination qu'il exerce incite d'ailleurs à y retourner inlassablement avec le désir d'en goûter tant les couleurs automnales que la blancheur hivernale»¹⁹.

Lors d'une randonnée en kayak au départ de la magnifique plage sablonneuse de Cap Jaseux, on découvre tout d'abord les îles à Jalbert. "*Ces îlots rectilignes sont un refuge idyllique, facilement accessible, dans un décor grandiose*"²⁰. On longe ensuite les rives de l'Anse-à-Pelletier, site important de la colonisation.

Afin de présenter l'endroit de construction du port, voici une citation du livre de messieurs Ouellet et Dumas :

"Avant d'atteindre l'extrémité du cap à l'Est, il faut suivre longuement un impressionnant massif, d'aspect totalement sauvage. On s'étonne de découvrir, au creux du coude formé dans le repli du cap et de la baie, quelques maisons extraordinairement isolées dans un décor saisissant, au bout du chemin de l'Anse-à-Pelletier. Ensuite on dirige son kayak vers le passage entre les caps à l'Est et à l'Ouest, où les eaux sont toujours agitées. On double nerveusement la pointe rocheuse, puis on a le premier avant-goût véritable du fjord, à l'entrée du premier couloir Titanesque. Le petit phare qui prévient les navigateurs des dangers du lieu nous apaise par son indifférence apparente devant un tel étalement de splendeur. Bien cachée par un boisé touffu, l'Anse de Sable

¹⁹ Jocelyn Caron, «Saguenay : une ville, un fjord, une rivière», p.74

²⁰ Yves Ouellet, Alain Dumas, 2008, «Saguenay un fjord et son royaume», p. 114

*constitue pour les kayakistes une magnifique étape de repos, boustifaille baignade et camping. Trois hautes formations rocheuses se découpent à bâbord, au milieu du long corridor. Au même moment, la baie des Ha! Ha! s'ouvre sur toute sa profondeur à tribord.»*²¹ L'auteur ne tarit pas d'éloges sur la beauté du lieu.



De la zone de villégiature, vue vers le Cap-à-l'Est

Après le Cap à l'Est, on entre dans le parc marin Saguenay-Saint-Laurent, l'une des premières aires marines de conservation au Canada et la seule au Québec. Le parc marin Saguenay-Saint-Laurent a été établi en 1998 et vise à protéger les écosystèmes marins d'une partie représentative du fjord et de l'estuaire du Saint-Laurent. Le parc national du Fjord du Saguenay englobe la majeure partie terrestre qui entoure le Fjord.

²¹ Ibid, p. 116



Vue à partir du secteur villégiature sur les Îles à Jalbert jusqu'à Point-au-Pin et Cap Jaseux

Il y a donc peu d'endroits pour la villégiature le long du fjord, étant donné que c'est un parc sur presque toute sa longueur et que les rives du Saguenay sont souvent des falaises escarpées. L'Anse-à-Pelletier constitue un des seuls endroits où il y a possibilité d'étendre la zone de villégiature. La famille de Charles Antoine Larouche possédait une vaste étendue de terrain à cet endroit afin de faire de l'exploitation forestière. Il en a fait l'acquisition dans les années 1970. Conscient de la valeur de la terre, il n'a vendu qu'un seul lot en 1999. Ses lots sont contigus et répartis entre les municipalités de Saint-Fulgence et Sainte-Rose-du-Nord. La compagnie Ariane phosphate a signé avec lui une promesse d'achat pour une grande partie de ces lots en 2012. La promesse d'achat a été modifiée en 2016, lorsque la décision a été prise par la compagnie Ariane phosphate de choisir la variante plus près du cap à l'Est, à Sainte-Rose-du-Nord. La vente à Ariane phosphate qui devrait céder les terres à Port Saguenay viendrait changer totalement l'environnement de l'Anse-à-Pelletier. La zone est récréative tout le long de l'Anse-à-Pelletier. La MRC qui espère des redevances, à tort ou à raison, serait prête à changer

le zonage pour une zone industrielle. Nous trouvons que cela n'est pas conforme à toutes les décisions et orientations prises dans le passé par la municipalité de saint Fulgence et la MRC. Un article d'Isabel Brochu, «Sens et Cohérence»²² souligne ce fait. Le village de saint Fulgence aurait même dans le passé fait une demande pour que la zone du Parc englobe l'Anse-à-Pelletier. Sa philosophie avec son parc ornithologique, l'interprétation des battures, le village relais était orientée sur la nature et la qualité de vie. Ce sont toutes ces caractéristiques pour lesquelles les résidents de l'Anse-à-Pelletier l'ont choisie. La communauté dynamique ne cesse de grandir, dans le respect de la nature.



Vue de l'Anse-à-Pelletier, surnommée le diamant vert du Fjord par l'historienne Russel Aurore Bouchard

La municipalité de Saint-Fulgence a toujours voulu protéger la nature à l'Anse-à-Pelletier. Une zone de villégiature a été permise il y a plusieurs années. Les lots 31 et 32 ont été subdivisés en plusieurs parties le long du Saguenay. Sur la photo, c'est l'endroit moins accidenté qui revêt de belles couleurs d'automne. Le lot suivant, Le 33 est montagneux et non construit. Les résidences sont admirablement bien camouflées dans la nature, offrant quand même aux résidents une vue époustouflante sur le Fjord. Les lots suivants sont des lots à bois, sur lesquels il est permis de se construire, mais la municipalité exigeait une plus grande superficie pour chaque construction

²² Isabel Brochu, «Sens et cohérence», Article publié dans le journal Le Quotidien le 8 janvier 2014
<http://www.lapresse.ca/le-quotidien/201401/08/01-4726759-sens-et-coherence.php>

dans le but de garder le caractère sauvage du lieu. La plupart des habitations sont des résidences permanentes ou le deviendront quand les propriétaires seront à la retraite. On retrouve plusieurs types d'habitations, du simple chalet à la maison de prestige. Un grand pavillon d'accueil a été construit cette année à la ferme biologique "les jardins de Sophie".

Des résidents ont construit leurs habitations plus près du chemin municipal, mais tous ont des chemins pour se rendre à la plage, souvent en tout-terrains. Le Fjord du Saguenay offre peu d'endroits pour la construction de résidences, à cause de sa topographie avec des rives escarpées, mais aussi parce que la majorité des rives sont englobées dans le parc National. Il y a encore beaucoup de potentiel à l'Anse-à-Pelletier pour l'évolution de cette zone récréative où l'air est pur et où on peut entendre le silence. On retrouve quelques grands propriétaires terriens qui conservent leurs lots au bénéfice des générations futures.

<données d'indentification caviardées>

Une des résidences de la zone de villégiature



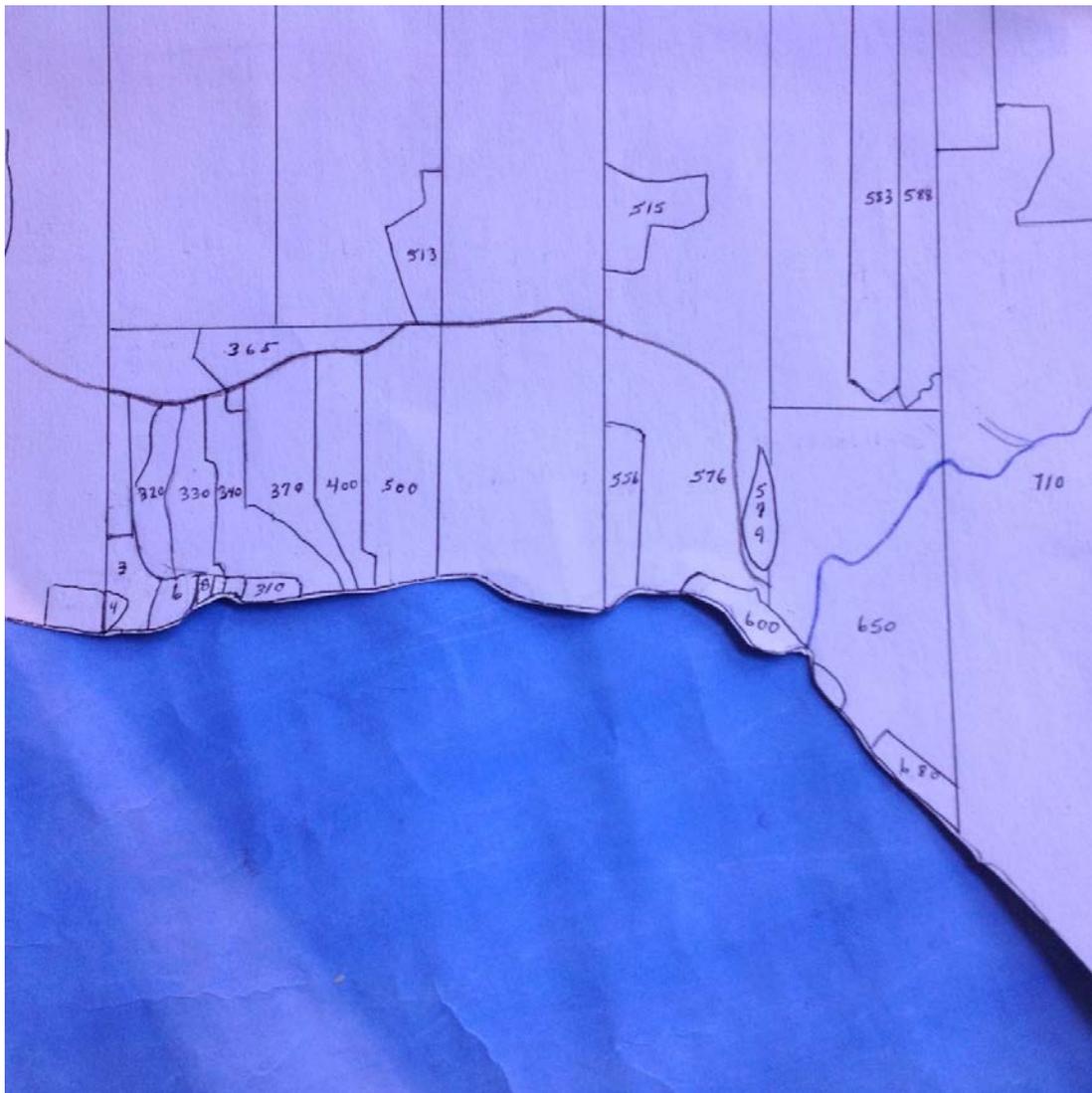
Vue d'une résidence sur le site potentiel du terminal

Résidents de l'Anse-à-Pelletier (Liste non exhaustive)

France Turcotte et Carol Lamontagne	<données d'identification caviardée>
Ghyslaine Gagné et Faruk Ekich	<données d'identification caviardée>
Paulette et Claude Turcotte	<données d'identification caviardée>
Florence Blackburn et Jean-Luc Simard	<données d'identification caviardée>
Marie Blackburn et Sylvain Barbeau	<données d'identification caviardée>
Anne Farine et Maximilien Teufel	<données d'identification caviardée>
Michèle Blackburn et Martin Perron	<données d'identification caviardée>
Françoise Simard et Yvon Girard	<données d'identification caviardée>
Jean-Philippe Larivière	<données d'identification caviardée>
Isabelle Corriveau et Martin Lecours	<données d'identification caviardée>
Diane Bolduc et Serge Fortin	<données d'identification caviardée>
David Fortin	<données d'identification caviardée>
Thérèse Bélisle et Claude Lafrance	<données d'identification caviardée>
Nathalie Camus et David Ellis	<données d'identification caviardée>
Josée Vermette et Martin Fillion	<données d'identification caviardée>
Sonya Guay et Michel Montmigny	<données d'identification caviardée>
Louis Tremblay	<données d'identification caviardée>
Sophie Gagnon et François Tremblay	<données d'identification caviardée>

Jacques St-Pierre
Nathalie Rimbault et Marc Tremblay
Michèle Martin et Marcel Mercier
Madeleine Bouchard et Israel Blanchet
Réjean St-Gelais et Cuyama St-Gelais
Emmanuelle Gilbert et Guillaume Lord
Fernand Larocque et Denise Francis
Danielle Laprise et Hubert Morin
Line Brissette et Daniel Lord

<données d'indentification caviardée>
<données d'indentification caviardée>



Commentaires sur certaines sections de l'étude d'impact

Nous avons commenté les sections pour lesquelles nous sentions que nous pouvions apporter une information supplémentaire ou que nous sommes d'un avis différent du promoteur. Nous n'avons pas commenté les sections traitant de sujets comme la végétation marine, les poissons, la faune terrestre, les oiseaux, même si ces sujets nous préoccupent. Nous étions d'avis que l'Agence canadienne environnementale s'en chargera. Par contre le Beluga mérite une attention particulière.

Page 1-11

Il est écrit que : «... le projet maximise les retombées économiques et l'objectif de création d'emploi en augmentant l'offre de Port Saguenay et en inscrivant le projet dans le cadre du plan nord et de la stratégie maritime du Québec.»

Commentaire: Port de Saguenay peut-il vraiment se proposer comme un port intéressant pour le Plan Nord? On attend toujours une véritable planification des infrastructures de ce Plan Nord. Il ne suffit pas d'augmenter l'offre pour obtenir des clients. La multiplication d'infrastructures peu utilisées génère des frais d'entretien considérables. Il faudrait vérifier si un autre port au Saguenay correspond à un réel besoin.

Page 1-19

«Le chemin menant de la route 172 au port sera contrôlée par Port Saguenay et Ariane phosphate en sera le gestionnaire.»

Commentaire : Peut-on s'attendre à des problèmes d'accessibilité pour d'autres usagers, si jamais il y en avait, si Ariane phosphate demeure propriétaire du chemin d'accès?

Page 2-1

Le but d'un port multi-usager serait de : « fournir à toute autre entreprise voulant développer des projets d'exploitation de ressources dans la région centre-nord du Québec une possibilité de transport par navires de grandes dimensions à partir de la rive nord;»

Commentaire: il existe déjà un port dans la région du centre nord, à Baie-Comeau. Quant à Saguenay, il y a déjà le port national de Grande-Anse. Faut-il voir un manque de planification ou de vision dans le choix de l'emplacement de ce port? Faudrait-il faire preuve d'un peu plus d'imagination pour utiliser les infrastructures existantes? On sait que le facteur économique influence considérablement la décision du mode de transport. Grande-Anse a été identifié comme port pour exporter le minerai d'Ariane phosphate dans son étude de faisabilité. Une desserte ferroviaire a été construite pour rejoindre le port de Grande-Anse, dans le but d'attirer Ariane phosphate. Si la compagnie ne veut plus de cette façon de faire, c'est dans le but d'offrir un moyen de transport plus économique, afin de faire profiter aux investisseurs un rendement de 20 %.

Carte 2-1

L'indication des habitations semble incomplète sur la carte: Comparaison des variantes de localisation du projet. Nous avons fourni une carte détaillée des résidences de l'Anse-à-Pelletier plus haut.

Page 2-13

«En rive, la présence d'un bâtiment sur la propriété adjacente au site du quai et d'une résidence à 435 m.»

Commentaire: la compagnie Ariane phosphate a fait plusieurs plans pour réaliser cette option. La première option consistait en un long convoyeur qui partait du site de l'ancienne scierie de Saint-Fulgence. La compagnie a abandonné assez tôt l'idée de ce convoyeur, mais n'en a pas averti les propriétaires qui ont dû vivre pendant deux ans avec l'angoisse que ces structures soient construites juste à côté de chez eux (le convoyeur et le port). Ce n'est qu'au BAPE qu'Ariane Phosphate a présenté son option définitive. Pourtant la résidence était connue du promoteur, de même que la vive opposition des propriétaires, ce qui ne l'a pas empêché de continuer à élaborer des scénarios pour la variante centre. L'attitude du promoteur Ariane phosphate est difficile à comprendre. Les propriétaires du lac Neil se sont vus offrir des compensations, mais aucune offre n'a été faite aux résidents de l'Anse-à-Pelletier. Quant à Port Saguenay, aucune rencontre n'a eu lieu avec les résidents de l'Anse-à-Pelletier, exception faite du voisin immédiat de Sainte-Rose-du-Nord, M. Poirier qui a été rencontré à son domicile.

Page 2-29

«Les études géotechniques approfondies nécessaires à la confirmation de la variante 9 comme solution retenue n'ont pas encore été réalisées et ne sont planifiées qu'à la phase de plans et devis définitifs, après avoir obtenu l'autorisation de l'ACEE pour le projet de terminal.»

Commentaire: il reste donc une incertitude importante sur le type de quai, la façon de le construire, les effets sur le milieu marin, l'influence sur le paysage. Aucune modélisation ne sera effectuée avant le choix définitif du quai. Est-ce à dire que le permis sera octroyé avant même de savoir les impacts que ce quai aura sur l'environnement? Et si l'endroit choisi pour le quai était défavorable à cause des vents et courants, on ne saurait pas si c'est le cas avant l'émission du permis?

Page 3-13

«Environ 970 000 m³ de roc seront excavés et disposés afin d'aménager la plateforme prévue à l'extrémité du quai, d'une superficie de 27 225 m².»

Commentaire: Le quai est très différent de ce que la compagnie Ariane Phosphate avait présenté dans ses assemblées publiques. «On va faire une structure légère, juste pour 25 ans...» Nous comprenons les raisons d'avoir un quai qui permet un accostage sécuritaire, mais on se retrouve avec un autre véritable port situé juste en face de grande Anse. D'autant plus qu'il sera construit pour plus d'un usager, donc il sera construit encore plus grand. La falaise de roc pourra-t-elle être construite telle que dessinée? Connaissant le granit du bord du Saguenay qui présente de multiples fissures permettant l'infiltration d'eau et le détachement de blocs de pierre avec le gel et dégel, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de faire un mur plus en escalier, sur lequel des arbres pousseraient afin de l'intégrer au paysage, comme on peut le voir sur les parois rocheuses à l'entrée de la Baie. Est-ce que ça signifierait que le volume de roc excavé serait encore plus grand?

Page 3-24

Section 3.4.4

«Pour le moment, Port de Saguenay n'a pas d'autres clients identifiés, mais dans la mesure où les opérations pour l'expédition du concentré d'apatite d'Ariane Phosphate ne seraient pas perturbées, d'autres usagers potentiels pourraient être desservis par ce nouveau terminal

maritime.»

Commentaire: la phrase pose des limites aux usagers potentiels. Est-on certain dans ce cas que c'est vraiment un port multi-usager? Pourquoi Ariane phosphate serait-elle un client privilégié? Pourquoi l'accès au port est-il si limité?

Page3-25

Section 3.5

«Les sommes nécessaires au démantèlement complet du terminal maritime en Rive-Nord du Saguenay seront réservées dès la première année d'exploitation en fonction des discussions à intervenir entre l'utilisateur et l'exploitant du port.»

Commentaire : dans plusieurs autres sections de l'étude, on constate qu'il n'y aura pas de démantèlement du quai et peut être même des silos si Port Saguenay décide qu'il veut les conserver. Est-ce à dire que ces sommes ne seront pas déposées par la compagnie Ariane phosphate?

Page 3-27

Section 3.7

D'après l'étude, La main d'œuvre au port serait de 10 à 12 personnes.

Commentaire: si le port fonctionne seulement une journée et demie à deux jours par semaine, est ce que tous ces gens travailleront à plein temps?

Page 3-8

«Les coûts globaux du projet sont estimés à environ 260 M\$.»

Commentaire: la section mériterait d'être plus détaillée. Quelle portion des coûts est assumée par la compagnie minière? Est ce qu'il s'agit d'injecter de l'argent public, ce qui revient à dire que les risques sont transférés aux contribuables?

Page 5-3

Section 5.2

Synthèse des préoccupations du public

Commentaire: le collectif de l'Anse-à-Pelletier considère que le projet est socialement inacceptable, parce que le Fjord du Saguenay est l'élément identitaire de toute la région et qu'une compagnie minière ne peut modifier négativement sa nature pour ses seuls besoins. Le Saguenay comporte plus d'un port dans le secteur et ceux-ci sont en sous-utilisation.

Page 5-8

«...le promoteur continuera à réfléchir à la meilleure façon de consulter les parties prenantes qui ont soulevé des préoccupations pour s'assurer de faire le meilleur choix.»

Commentaire, les silos vont demeurer énormes, peu importe la couleur qu'ils seront peints et le temps va les altérer. Seront-ils repeints régulièrement?

Le promoteur propose de planter des vignes qui vont descendre. Vu la hauteur de la falaise, elles ne pourront couvrir le mur. De plus une plante grimpante, comme une vigne, cherche toujours à remonter, pas à descendre. Des arbres sur des saillies dans la roche seraient plus naturels.

Si le port est vraiment multi-usager, il faut s'attendre aussi à l'extension des zones d'entreposage.

Page 7-145

«Aux fins de la présente étude, nous devons considérer que le niveau du climat sonore existant aura des moments où il sera faible, soit inférieur à 30 dBA.»

Commentaire: Les moments où on perçoit moins de 30dBA sont beaucoup plus fréquents que ceux de plus de 30 dBA. Les résidents de l'Anse-à-Pelletier ont choisi cet endroit pour élire leur domicile justement à cause de ce calme, et c'est probablement le cas pour Cap Jaseux dont le nom viendrait de Cap Jaseur parce qu'on entend les oiseaux jaser. Il y a très peu d'endroits facilement accessibles dans le monde où on peut entendre le silence (référence SNAP Québec). Il faudrait préserver ceux qui restent.

Les modèles de propagation sont sûrement de bons modèles, mais ils ne tiendraient pas compte de phénomènes comme l'écho très présent dans l'Anse-à-Pelletier à cause de sa configuration et des hautes montagnes qui l'entourent. Le propriétaire du terrain sur lequel le port serait construit faisait de la pêche blanche avec sa famille près de là, après la belle plage du petit Glaude. Sa cabane existe encore au bord du Saguenay. On pouvait entendre le bruit des conversations dans la montagne à plus de deux kilomètres, sur le lot 36, plus haut que le chemin principal (entre le chemin et le sommet).

Page 7-168

Section 7.11.1

«De plus, l'ampleur de l'effet intègre une **valorisation faible** de la composante sur le plan **écologique** et une **valorisation moyenne** sur le plan **social (valeur globale moyenne)** en raison du lieu ponctuel des travaux et du respect des normes et règlements en vigueur.»

Commentaire: Nous serions plutôt d'avis qu'au plan social, c'est une valorisation forte. La notion de bruits émergents, non souhaités dans un environnement naturel serait très désagréable pour les gens qui fréquentent le lieu. Il est particulièrement choquant de voir les conclusions auxquelles arrive le promoteur. Quand il énonce des phrases comme la durée des effets est longue, puisque les effets résultent d'activités récurrentes et quotidiennes tout au long de la phase de construction (qui durera 3 ans) et la probabilité d'occurrence est jugée élevée puisque le bruit et les vibrations sont inévitables dans le cadre du projet. Comment peut-il arriver à la conclusion suivante: «Par conséquent, l'effet résiduel sur la composante « Bruit et vibrations en milieu terrestre » est défini comme **faible et non important**.»? Les résidents auront à subir trois années de construction éprouvantes après trois années de stress au sujet de ce projet. Suivra ensuite la période d'exploitation qui générera aussi des nuisances sonores. Les résidents de l'Anse-à-Pelletier vivent déjà en face d'un port à plus ou moins 8 km en face de chez eux. Ils savent très bien comment le son voyage sur l'eau. Chaque fois qu'un bateau est au port, le bruit et les vibrations sont présents, variant selon les conditions météorologiques. Un grondement sourd provenant probablement de la génératrice des bateaux s'entend facilement même à 7 km. Dans le cas d'Ariane phosphate, le bruit des convoyeurs et des dépoussiéreurs va s'ajouter durant une trentaine d'heures, soit le temps de chargement du navire. Le bruit des camions venant se décharger jour et nuit fera que les gens en pleine nature auront l'impression de vivre dans une zone industrielle plutôt que dans une zone de villégiature.

Annexe D 11

Effets cumulatifs sur le paysage

«L'ajout d'un terminal maritime dans un secteur où plusieurs autres portions de rive sont encore présentes n'a pas pour effet de perturber significativement la qualité du paysage,...»

Commentaire: au contraire, le fait d'implanter un port dans ce long massif étonnamment

sauvage vient briser l'unité du paysage. On retrouve des installations rouillées sur le bord du Saguenay au port de la Baie, mais l'œil est divertie par plein d'autres choses comme le pavillon d'accueil, les résidences, les bateaux de toutes sortes, ce qui fait un paysage humanisé. Dans le cas qui nous préoccupe, il s'agit d'une installation industrielle, dans un décor naturel enchanteur. Cette infrastructure viendrait briser le charme et la magie de la naissance du Fjord. À partir du début des travaux de construction, tous les regards se porteront sur le terminal maritime, celui-ci deviendra le point focal. Ce sera comme regarder l'éléphant dans la pièce.

La phrase se continue...«*d'autant plus que la distance du site par rapport aux zones habitées ou fréquentées de la région est suffisamment grande pour en restreindre la plupart du temps la perception (exception faite pour les environs).* »

Commentaire: les gens de la ville de Saguenay ne verront effectivement pas cette infrastructure lorsqu'ils seront en ville. Mais lorsqu'ils viendront arpenter les sentiers de cap Jaseux pour se ressourcer, au lieu de contempler une nature sauvage, ils verront une zone industrielle. La même chose s'applique à la pourvoirie du cap au Leste, et aux bateaux de croisières. Est-ce cela l'image que l'on veut projeter de notre Fjord? Dans les comptes-rendus des rencontres avec Port-Saguenay, on note que certaines personnes du tourisme se demandent comment elles vont faire pour survivre à cela.

À la rencontre publique qui a eu lieu à Saint-Fulgence le 5 octobre, la spécialiste du paysage a été claire. L'effet sur le paysage est important pour le secteur de l'Anse-à-Pelletier et toute la rive à partir de ville de La Baie, l'ancien chemin de Saint-Félix. Cela concerne plus que les résidents du secteur, mais aussi tous ceux qui utilisent le Fjord à des fins récréatives. La population en général de Saguenay est très mal informée de ce dossier pour lequel les élus veulent faire un changement radical de zonage.

En tant que résidents de l'Anse-à-Pelletier, nous sommes préoccupés par la construction d'une paroi rocheuse verticale de 200 pieds de hauteur qui sera aménagée en arrière-plan du nouveau quai. Notre préoccupation porte sur le fait que le risque d'éboulement étant très élevé, le promoteur en vient à la conclusion que la paroi rocheuse ne pourra être érigée verticalement, mais plutôt en escalier pour parer à cette éventualité. Vous comprendrez d'une part qu'un simple caillou provenant d'une telle hauteur peut devenir un dangereux projectile et, d'autre part, que l'espace pour construire un escalier ne sera plus du tout le même (probablement le double) et changera totalement l'aspect visuel du site et du Fjord tant prisé par les touristes. Nous demandons donc qu'une étude soit faite sur le sujet et qu'une nouvelle modélisation soit présentée. Notre demande se justifie par le fait que la modélisation actuelle n'est pas réaliste et a été présentée uniquement pour atténuer l'impact visuel afin de mieux faire accepter le projet et l'accord du permis de construction. La communauté québécoise a investi des millions de dollars pour faciliter la venue des touristes dans le Fjord et l'aspect visuel est un atout primordial que nous nous devons de protéger jalousement.

Les simulations réalisées de l'an 1 à l'an 20 ne concernent qu'un utilisateur. À voir l'exemple de grande Anse de l'autre côté du Saguenay, les zones d'entreposage s'agrandissent constamment au fil du temps, laissant présager que la simulation de revégétalisation ne sera pas celle

anticipée. Quant à la couleur des silos, c'est probablement plus facile de marier la couleur verte à celle des faux arbres des simulations. Les silos seront toujours très apparents, peu importe la couleur.

Il faudrait produire des cartes de paysage en fonction de la possibilité de plusieurs usagers à l'an 1, l'an 10, l'an 20.



Silos de la compagnie Rio-Tinto à La Baie, de beaucoup moindre grandeur que ceux projetés pour la compagnie Ariane Phosphate



Vue d'ensemble de deux silos de la compagnie Rio-Tinto, photo prise en mars 2015. L'apparence n'est déjà plus la même, les silos ont beaucoup rouillé depuis.

Conclusion

En éliminant le terminal portuaire de la première partie du projet minier du Lac à Paul (mine et route) aux Audiences publiques sur l'environnement, on a éliminé du même coup toutes les alternatives pour le choix du site de construction d'un port. Donc, tout ce qui reste à proposer ce sont des mesures d'atténuation. Ces mesures, bien que très louables, ont un effet limité et à la longue, finissent par perdre une grande partie de leur efficacité face à l'évolution des projets dans le temps. On n'a qu'à regarder les sites industriels près des cours d'eau pour constater ce fait. Malgré des efforts d'atténuation au début des projets, ces sites finissent toujours par devenir des sources de pollution, dont une bonne partie ne peut être contrôlée : eaux de ruissellement, matières en vrac sur les quais, déversements d'hydrocarbures, rejets d'eaux usées provenant du nettoyage des machines industrielles et des surfaces de travail, bruits, lumières, vibrations, etc..

Par effet d'accumulation, vient un moment où la nature n'est plus en mesure d'éliminer ces polluants et ce sont les organismes vivants qui en deviennent victimes. Dans l'État actuel de

choses, les mesures d'atténuation ne sont plus suffisantes. Nous en sommes donc rendus à l'étape des remises en question.

L'industrialisation a eu comme effet de vider notre Fjord de morues, de saumons, de capelans, d'éperlans, de truites de mer, de bélugas et tous ceux dont on ne connaît même pas l'existence et on mise encore une fois sur l'industrialisation pour nous aider économiquement. Est-ce qu'on veut vraiment continuer à industrialiser notre Fjord du Saguenay?

Nous avons travaillé énormément sur le projet de Terminal maritime dans l'Anse-à-Pelletier et nous l'avons fait pour protéger notre milieu de vie, mais aussi pour protéger le Fjord et sa biodiversité. Nous sommes pourtant perçus comme des anti-développeurs et nous avons été démonisés par beaucoup de politiciens régionaux. Cependant, nous savons que les politiciens passent, mais que la nature, elle, est toujours présente et c'est notre devoir de veiller à sa préservation.

Le Fjord du Saguenay

L'identité de notre région EST le Fjord du Saguenay. Sa rareté, le seul et unique Fjord au Québec et sa fragilité (espèces en voie d'extinction ou espèces menacées) imposent que nous le protégeons du développement qu'on lui inflige présentement. Le Fjord n'est pas une autoroute industrielle. Il est une entité vivante que nous devons considérer comme telle et que nous devons préserver et protéger coûte que coûte pour notre bien commun et pour les générations futures.

Le Fjord du Saguenay a déjà donné deux ports de mer en eau profonde; en construire un troisième à l'Anse-à-Pelletier, juste en face d'un autre sous-utilisé, serait irrespectueux pour la nature, un acteur sans voix. Le Fjord a assez donné!