



Nourrir le futur

Saguenay, le 23 mai 2018

M. Carl Laberge
Directeur général, Port Saguenay
6600, chemin du Quai Marcel-Dionne
La Baie (QC) G7B 3N9
T : 418-697-0250
claberge@portsaguenay.ca

Objet : Projet minier d'Arianne Phosphate vs mesures d'atténuation

Monsieur,

Comme nous le mentionnons depuis le tout début du projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay (TMRN), la réalisation de notre projet minier est étroitement liée à la réalisation de cette installation portuaire. La qualité principale de cette voie maritime canadienne demeure son accessibilité douze mois par année, en plus de se situer dans un secteur d'eau profonde. D'ailleurs, la navigation dans le Saguenay est un élément extrêmement crucial pour la vitalité économique de toute la région. Aussi, le projet de TMRN s'inscrit parfaitement dans le plan de développement industrialo-portuaire du Gouvernement du Québec.

Vous nous informez que des questions supplémentaires provenant du ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO) ont été posées au sujet de la circulation des navires sur le Saguenay. Il est important de vous souligner que la réalisation du projet minier a toujours reposé et repose encore sur une disponibilité des installations portuaires durant toute l'année (été comme hiver), afin de répondre aux besoins d'une future clientèle internationale. Les clients ont besoin d'être approvisionnés en continu tout au long de l'année et des périodes de non-approvisionnement sont synonymes de perte de clientèle et de non-rentabilité pour notre projet minier. De plus, la proposition par MPO de réduire le nombre de navires pour quelques semaines en période de présence de bélugas dans le Saguenay, impliquerait potentiellement un arrêt de la production à l'usine, ce qui nécessiterait la mise à pied de plus de 500 travailleurs et ferait en sorte de rendre le projet minier non rentable. À la lumière de ces informations, vous comprendrez qu'il est impossible d'arrêter durant quelques semaines le transport maritime, sans remettre en question la viabilité du projet minier.

La fourniture de l'apatite à nos différents clients pourra se faire selon différents modes pour le transport maritime. Nous pensons que certains clients demanderont d'inclure le transport maritime dans le contrat de fourniture (FOB port de destination) alors que d'autres demanderont de l'exclure (FOB TMRN). Selon les informations parcellaires disponibles présentement, les proportions seraient d'environ de 25% FOB TMRN et 75% FOB port de destination. Nous aurons ainsi un certain contrôle sur le choix du navire pour 75% des transports.

Grâce aux discussions que nous avons tenues avec Rio Tinto et consignées dans une entente de principe signée, nous pouvons confirmer qu'Arianne va maximiser l'utilisation des navires importateurs qui repartent de toute façon à vide en ce moment. Une réutilisation par Arianne Phosphate des navires venant livrer de la bauxite ou de l'alumine vers les installations portuaires de Rio-Tinto va diminuer la quantité de navires requis pour notre projet de façon importante. Rappelons que Rio Tinto reçoit plus de 120 navires annuellement et que nos besoins étaient à l'origine de 60 navires par année. Cette alternative est sans équivoque la meilleure option à tout point de vue et nous nous engageons à maximiser la réutilisation. Nous ne pouvons malheureusement pas établir un nombre fixe de navires réutilisés étant donné que plusieurs facteurs peuvent influencer la réutilisation ou non, par exemple, la destination du prochain transport, la destination de notre cargaison, la configuration du navire, etc. Nous évaluons tout de même la quantité de navires de Rio Tinto réutilisable à environ 30 à 40 par année, ce qui diminuerait la quantité de navires dédiés nécessaire pour le projet à 20 à 30 par année.

Par ailleurs, avec l'accord de nos clients, nous nous engageons à utiliser des navires de plus grande capacité, en l'occurrence des navires de 72 000 tonnes. Le transport de l'apatite par des navires de cette capacité permettra aussi de diminuer la quantité de navires nécessaires pour le projet. D'ailleurs, les navires proposés par Rio Tinto seront de cette capacité. Si tous les navires utilisés étaient d'une capacité de 72 000 tonnes, le besoin pour le projet serait de 42 navires par année. Nous pouvons penser que la moitié des navires pourraient être chargés de cette capacité, donc le nombre de navires nécessaires pour le projet pourrait être d'environ 50 sans tenir compte de la réutilisation qui amènerait une réduction supplémentaire. Ce nouveau patron de transport nécessitera de la part d'Arianne, avec votre collaboration, une redéfinition de la capacité et du mode d'entreposage (silos) sur le site du terminal au cours des prochains mois.

En combinant les deux mesures, nous pouvons penser que le projet nécessitera 20 à 30 navires dédiés, au lieu des 60 prévus initialement, soit une diminution de 50 à 66%. Ceci représente un objectif pour notre entreprise et pourrait être atteint en quelques années d'opération.

Les mesures d'atténuation mises de l'avant par l'APS et à laquelle nous sommes prêts à souscrire permettront de diminuer le bruit subaquatique à la source et par conséquent diminuer l'impact potentiel sur le béluga. Les mesures d'atténuation proposées par l'APS sont pour nous, réalistes et réalisables dans le contexte du respect des juridictions de chacun.

En terminant, mentionnons que ni Arianne Phosphate ni l'administration portuaire de Saguenay (APS) n'ont compétence ni juridiction sur le transport maritime dans le Saguenay. Selon notre compréhension, seul Transport Canada a l'autorité sur ces activités. C'est à eux que revient le suivi et le respect de la réglementation, avec en toile de fond, la Loi canadienne sur la protection de la navigation.

Veuillez accepter mes salutations distinguées,
<Originale signé par>

Jean-Sébastien David, géo. MGP
Arianne Phosphate