



345 P NP **DM4**

Projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à Saguenay

6211-19-027

Mémoire remis dans le cadre
du Bureau d'audience
publique sur l'environnement
concernant le projet Métaux
BlackRock.

juillet 2018

Présentation du mandat du comité ZIP Saguenay-Charlevoix

Le comité ZIP Saguenay-Charlevoix est un organisme sans but lucratif dont les objectifs sont :

- Promouvoir, dans le cadre du Plan Saint-Laurent, l'intégrité de l'environnement et la cohabitation viable des usages de la rivière Saguenay et de la rive-nord du fleuve Saint-Laurent dans Charlevoix et à l'embouchure de ses tributaires.
- Concerter l'ensemble des intervenants du milieu pour la sauvegarde et la protection de l'environnement.
- Promouvoir chez les utilisateurs du territoire des actions, gestes et habitudes de vie respectueuses de l'environnement.
- Développer les connaissances sur l'état actuel de l'environnement sur son territoire d'intervention
- Éduquer, informer, concerter et sensibiliser la population de son territoire sur les enjeux environnementaux et les usages de la rivière Saguenay et du Saint-Laurent.

Introduction

Dans le présent mémoire, le comité ZIP Saguenay-Charlevoix ne s'intéresse qu'aux enjeux impliquant le projet "Métaux BlackRock" en lien avec la rivière Saguenay et plus particulièrement le transport des matières exportés à partir de l'usine. Les autres enjeux environnementaux sont abordés par d'autres organismes avec lesquels nous avons travaillé dans une démarche commune afin de couvrir l'ensemble des problématiques.

Ainsi, les aspects liés à l'acheminement, les transformations, les besoins énergétiques... ne sont pas évoqué dans le présent document. Par ailleurs, concernant l'approvisionnement en eau de procédé, ce sujet est travaillé par l'OBV Saguenay, avec lequel nous partageons l'analyse.

Nous avons eu l'occasion de rencontrer le promoteur qui a manifesté son souhait d'être un leader régional et même international en terme d'écoresponsabilité. Nous ne pouvons que nous réjouir d'une telle ambition. Les questions présentes dans ce mémoire visent à aider le promoteur à atteindre ses objectifs en ciblant les enjeux liés à la navigation.

Néanmoins, nous déplorons le morcellement de l'évaluation environnementale qui aborde plusieurs composantes du projet de manière distincte : approvisionnement en énergie électrique, approvisionnement en gaz, approvisionnement en eau. Cette approche empêche une véritable appréciation globale des impacts - positifs comme négatifs - du projet. Et ainsi l'analyse du projet, dans sa complexité, à travers le prisme des enjeux de développement durable, est rendue impossible.

Impacts du projet “Métaux BlackRock” sur la rivière Saguenay, son environnement, ses usages

L'impact de l'extraction des minerais, du transport de ceux-ci vers l'usine située à Grande-Anse et de leurs transformations, ne sont pas abordés ici. Nous nous concentrons sur la navigation induite par l'export des produits transformés.

Dans ses communications, Métaux BlackRock indique qu'au regard de la production envisagée, ce seront 2 bateaux par mois qui seront nécessaires. Ainsi l'entreprise prévoit 48 passages par an de vraquiers (< 25 000 t) dans la voie maritime du Saguenay pour l'expédition de la fonte brute (500 000 t). Consciente de l'impact potentiel des effets cumulatifs de l'achalandage par navires commerciaux sur les écosystèmes, Métaux BlackRock a estimé sa contribution à 10 % du trafic actuel.

Effets cumulatifs de la navigation sur la rivière Saguenay

Cet aspect est rapidement abordé dans l'étude d'impact et force est de constater que l'évaluation de cet enjeu n'est pas concluante. Pour s'en convaincre voici deux extraits de l'étude (10.3.5. Navigation)

“Au niveau de l'effet cumulatif de l'augmentation potentielle du nombre de navires sur le Saguenay, en considérant les 25 bateaux du projet de MBR et ceux imputables aux autres projets potentiels ou d'augmentation aux infrastructures portuaires actuelles, il a été jugé non significatif. Même avec un trafic potentiel maximal de 635 navires en 2030”

Mais au paragraphe précédent, il est clairement indiqué :

“Il est ainsi difficile à cette étape de statuer sur les possibles effets cumulatifs sur le béluga occasionnés par une augmentation du trafic maritime sur le Saguenay.”

Nous retenons que l'évaluation des impacts de la navigation n'est, à cette heure, pas en mesure de fournir des éléments suffisants pour envisager des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation. Nous demandons que des études approfondies soient réalisées par MBR, considérant la situation préoccupante de la population de bélugas du fleuve et du fjord du Saguenay. Ces études devront notamment analyser l'effet cumulatif du transport maritime sur le béluga.

Par ailleurs, dans le document, le nombre de trajets estimé ne semble tenir compte que des 500 000 tonnes de fonte brute de haute pureté. Or le promoteur envisage également la production de 5 200 tonnes de ferovanadium et de 135 000 tonnes de scories de titane.

Nous demandons au promoteur de préciser les modes de transport envisagés pour l'export du ferovanadium et des scories de titane. Si l'option par navires est retenue, nous demandons au promoteur une réévaluation ou mise à jour de son impact sur le trafic maritime.

Enfin, une question posée lors de la première soirée tenue par le Bureau d'audience publique sur l'environnement n'a pas fait l'objet d'une réponse très claire. Celle-ci portait sur les éventuels développements de l'entreprise Métaux Blackrock et la possible augmentation de la production avec ce qu'elle impliquerait en terme d'augmentation du trafic.

Nous demandons au promoteur quelle est sa stratégie de développement à moyen et long terme afin de l'inclure clairement dans l'évaluation environnementale.

Enfin, nous sommes conscients du déficit de données concernant les impacts cumulatifs du transport maritime. Nous soutenons Métaux BlackRock dans leur volonté

de contribuer du mieux possible à toutes les initiatives permettant d'améliorer ces connaissances et demandons que des engagements clairs et précis soient pris par MBR.

Impact du trafic maritime sur l'érosion des berges

Dans le contexte actuel de changements climatiques et d'élévation du niveau marin au Québec, plusieurs communautés côtières subissent les impacts d'une érosion côtière accrue. Il est donc important de considérer tous les facteurs qui peuvent accroître cette érosion et de réduire tous ceux sur lesquels on peut agir. La navigation est l'un des facteurs d'érosion des berges.

Nous demandons au promoteur d'expliquer comment il envisage de réduire l'érosion des berges tout au long du parcours fluvial du Saguenay.

Risques associés à la navigation

Bien que le transport maritime soit l'un des modes de transport parmi les plus sûrs, il est important d'envisager les risques associés à la navigation, en particulier dans le contexte de circulation dans un territoire exceptionnel : parc marin, candidat à un classement UNESCO, population fragile de bélugas.

Deux aspects nous paraissent particulièrement importants :

- la qualité des navires affrétés
- les procédures d'urgence et la vitesse d'intervention en cas d'accidents

Nous demandons au promoteur ses critères dans le choix des armateurs et/ou le choix des navires utilisés qui permettront de garantir une sécurité maximale.

Espèces exotiques envahissantes

Le comité ZIP Saguenay-Charlevoix considère que par le passé, les navires commerciaux entrant dans le Fjord sont toujours arrivés chargés à pleine capacité donc sans eaux de ballast. Lors du déchargement ici des produits à son bord, le navire se remplit au besoin d'eau de la rivière Saguenay et s'en retourne sans aucun risque du moins à ce jour, pour l'introduction d'espèces envahissantes localement. Les eaux de ballast représentent un enjeu majeur quant à la dispersion des des espèces exotiques envahissantes (œufs, virus, larves, etc) à travers le monde.

Nous demandons au promoteur des précisions sur le niveau de remplissage des navires :

- arriveront-il dans le Fjord avec des cales vides et ses compartiments de ballast remplis d'eau provenant d'autres océans ou plans d'eau ?
- le cas échéant, quelles mesures sont envisagées pour éviter l'introduction et la dispersion d'espèces exotiques envahissantes entre les différents lieux de chargement-déchargement à travers le monde ?

Dans cette optique, nous suggérons au promoteur de travailler avec les utilisateurs régionaux de navires afin de coordonner leurs opérations : des bateaux pleins pourraient arriver dans le Saguenay pour fournir des industriels locaux (exemple Rio Tinto) et repartir chargés par l'usine de Métaux BlackRock.