

MÉMOIRE

PROJET DE RÉALISATION D'UNE VOIE FERROVIAIRE CONTOURNANT LE CENTRE- VILLE DE LAC-MÉGANTIC

Mémoire déposé par Me Jean-Claude Boutin

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

À l'attention de Mme Caroline Cloutier

Coordonnatrice du secrétariat de la commission

Présentation

Je suis propriétaire à Lac-Mégantic depuis 2012, soit quelques mois seulement avant la tragédie du 6 juillet 2013. À mon arrivée, je me suis intéressé à la politique municipale. Après la tragédie, je suis intervenu aux séances du conseil municipal pour questionner certaines décisions. J'ai souvent pris la part des citoyennes et citoyens qui ont subi les conséquences de cette tragédie ferroviaire. Mon implication auprès de mes concitoyens me presse à faire valoir mon point de vue sur ce projet de voie de contournement ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

-DOMMAGES COLLATÉRAUX quant au tracé suggéré (TRACÉ 2)

Le TRACÉ 2 causera des dommages importants aux propriétaires et résidents longeant la nouvelle voie projetée sans être indemnisés puisqu'ils ne sont pas expropriés. Transport Canada et Transport Québec n'ont pas prévu d'enveloppe budgétaire à cet effet. Plusieurs citoyens des trois municipalités sont visés par cette situation.

Par exemple, 125 propriétés de Nantes (Laval Nord) perdront de la valeur. Ces citoyens subiront aussi de nombreux inconvénients suite à l'opération par C.M.Q.R. de ce nouveau tronçon. Les citoyens de Lac-Mégantic et Frontenac sont aussi visés par cette même problématique. Dans quel imbroglio judiciaire se retrouveront-ils? Je prédis que des recours judiciaires seront nécessaires pour les indemniser si aucun plan n'est mis en place pour trouver des solutions à leur nouvelle situation.

-Qui a pris la décision d'établir ce tronçon?

La Ville de Lac-Mégantic se excuse en affirmant que ce sont les 2 gouvernements qui ont décidé de la localisation de ce tracé. CMQR, comme opérateur, sera aussi visé puisque c'est lui qui causera les dommages directs. Est-il assuré pour ces dommages? D'ailleurs, aucune entente n'a été négociée prévoyant le paiement d'indemnités comme cela s'est fait à Malartic, où la mine Osisko a agrandi son site pour exploiter la plus grande mine d'or à ciel ouvert au Canada.

Malgré cela, une action collective a été intentée par les propriétaires qui jugeaient que les indemnités proposées à l'entente n'étaient pas assez élevées¹.

1 (Voir article de Jean-Philippe Decarie, La Presse du 8 juillet 2019, La mine en ville. Cohabitation, atténuation et compensations)

D'ailleurs dans *Ciment St-Laurent*² La Cour Suprême a décidé qu'il y avait ni plus ni moins responsabilité, sans faute dans le cas de nuisance en application de l'article 976 C.C.Q.

Enfin, il est évident, comme je le mentionne subséquemment, si la variante 2Ci situé au Nord de la 161 était acceptée, il y aurait beaucoup moins de dommages pour plusieurs de nos concitoyens et l'acceptabilité sociale serait plus évidente.

-VARIANTE TRACÉ 2Ci au Nord de la route 161 et Parc Industriel de la Ville de Lac-Mégantic

Dans le présent dossier à la pièce PR 3.3, on retrouve une analyse sommaire des scénarios de modification du corridor avancé (TRACÉ 2Ci), demande formulée par les 3 municipalités visées par le Projet de voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Dans cette étude sommaire, on parle de la variante 2Ci qui passerait au Nord de la route 161.

Ce tracé, jumelé à l'établissement d'une gare de triage dans le parc industriel qui, lui aussi se situe des 2 côtés de la route 161, serait une alternative qui recevrait une acceptabilité sociale beaucoup plus importante et pénaliserait moins les citoyens visés par cette nouvelle voie de contournement ferroviaire.

² (Ciment St-Laurent -c- Barrette (2008CSC p. 64)

Le coût des 2 traverses à niveau nécessaires à son établissement serait réduit par l'utilisation de la voie actuelle au niveau de Tafisa et Logibel, évitant la construction d'un pont sur la rivière Chaudière et un tunnel au niveau de la route 204 dans la municipalité de Frontenac, ce que nécessite le TRACÉ 2 suggéré. Le coût supplémentaire des 2 traverses nécessaires pour le rang 10 et la route 161 par un tunnel ou un pont serait amplement compensé par la reprise de l'ancienne voie au niveau de la compagnie Logibel. Il ne faut absolument pas effectuer des opérations de triage dans le secteur Vachon de la municipalité de Frontenac.

Je soumets de plus que la question de délai n'est pas un élément majeur dans la prise de décision d'établir une gare de triage dans le parc industriel de la ville de Lac-Mégantic.

Il vaut mieux prendre le temps de bien faire les choses, cette décision d'établir une voie de contournement ferroviaire va nous suivre pendant des décennies.

Beaucoup de citoyens m'ont exprimé leur opinion quant à l'opportunité même de cette nouvelle voie sauf quant à la nécessité de déplacer les opérations ferroviaires (gare de triage à Nantes et Vachon dans la municipalité de Frontenac).

Un référendum sur le sujet aurait été approprié et ce, dans les 3 municipalités visées par le projet.

Le ministre possède de larges pouvoirs lorsqu'il délivre une autorisation environnementale, pouvoir qui découle de l'article 25 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui se lit comme suit :

«Art. 25. Lorsqu'il délivre une autorisation, le ministre peut prescrire toute condition, restriction ou interdiction qu'il estime indiquée pour protéger la qualité de l'environnement et pour éviter de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort

de l'être humain, aux écosystèmes, aux espèces vivantes ou aux biens, lesquelles peuvent notamment porter sur :

Des mesures d'atténuation des impacts de l'activité sur l'environnement, la santé de l'être humain ou les autres espèces vivantes ainsi que des mesures de protection de la qualité de l'environnement, incluant des mesures visant à régir l'exploitation de l'installation, de l'établissement ou de l'activité visée;

Notons que depuis 2006, la Loi sur le développement durable (RLRQ, chapitre D-8.1.1), prévoit que l'exercice des pouvoirs et des responsabilités de l'Administration publique doit s'inscrire dans la recherche d'un développement durable. On définit le développement à l'article 2 de cette loi :

«2. Dans le cadre des mesures proposées, le développement durable s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

Au surplus, la Cour d'appel, dans une décision récente ³, a rappelé que les obligations de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et de la *Loi sur le développement durable* sont d'ordre public, que les dimensions environnementale, sociale et économique sont indissociables et le gouvernement est garant du respect des droits et obligations environnementaux :

³ Groupe CRH Canada Inc. -c- Procureure Générale du Québec, 2018 QCCA 1207

« [51] À cet égard, le choix interprétatif s'impose. Les objectifs de la Loi et, partant, du Règlement sont clairs et ressortent sans ambiguïté des dispositions législatives reproduites plus haut (disposition préliminaire, art. 19.1, 20, 22 et autres, voir paragr. [23] à [26] supra), qui leur confère expressément un caractère d'ordre et d'intérêt

public : il s'agit de préserver et de protéger l'environnement, afin d'assurer la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent (incluant les êtres humains), d'en favoriser l'amélioration, la restauration, la mise en valeur et la gestion et, enfin, de permettre un développement durable et donc contrôlé, dont le but est de répondre (aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs) ((the needs of the present without compromising the ability of future generation to meet their own needs)) [28] en s'appuyant (sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement) ((a long-term approach which takes into account the inextricable nature of the environmental, social and economic dimensions of development activities) [29]. Chaque personne est en conséquence titulaire d'un droit à la qualité de l'environnement, défini par la Loi, qu'elle peut faire valoir personnellement (art. 19.1 et s.l.q.e.), mais dont le gouvernement est lui-même garant). »

Ma position par rapport au projet

Dans le projet soumis, il manque un élément essentiel, soit le déplacement de la gare de triage de Nantes (voie d'évitement) et Vachon (municipalité de Frontenac) Le ministère des Transports a mis la charrue avant les bœufs.

Il est primordial de mettre sur les rails le déplacement des opérations ferroviaires à Nantes et Frontenac, et ce sans quoi, il n'y aura aucune acceptabilité sociale.

Il y aurait aussi lieu de recommander la variante 2Ci, soit le tracé au nord de la route 161 et établir de ce côté la gare de triage, dans le parc Parc Industriel, propriété de la Ville de Lac-Mégantic et rejoindre la voie ferroviaire actuelle au centre-ville de Lac-Mégantic.

Enfin, il faudrait prévoir des mesures d'atténuations pour les résidents touchés par tout tracé, qu'il soit au Nord ou au sud de la route 161. Il pourrait y avoir des ententes avec les parties impliquées comme l'a fait la Ville de Malartic et, la compagnie Osisko où l'on a prévu une cohabitation avec mesures d'atténuations et des compensations financières pour ceux visés par d'importants inconvénients.



CET ÉCRAN A ÉTÉ PARTAGÉ À PARTIR DE LA PRESSE+

Édition du 8 juillet 2019,
section AFFAIRES, écran 2



MALARTIC

LA MINE EN VILLE 10 ANS PLUS TARD

Il y a 10 ans, la petite communauté de la ville de Malartic, en Abitibi, était divisée par le projet de la société Osisko, qui voulait exploiter une mine d'or à ciel ouvert en plein centre-ville.

Aujourd'hui, la mine Canadian Malartic est exploitée 24 heures par jour, 7 jours par semaine, avec l'adhésion de 92 % de la population qui a entériné le guide de cohabitation élaboré de concert avec la minière et la municipalité.

JEAN-PHILIPPE DÉCARIE
LA PRESSE

MALARTIC

COHABITATION, ATTÉNUATION ET COMPENSATIONS

JEAN-PHILIPPE DÉCARIE
LA PRESSE

MALARTIC – Dans la plaine abitibienne, une immense et longue montagne de pierres concassées apparaît soudainement au détour d'un virage. Impossible de rater Malartic lorsqu'on arrive de Val-d'Or par la route 117. La mine Canadian Malartic nous signale de façon spectaculaire qu'on est bien arrivé en ville.

En juillet 2009, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) donnait son feu vert au projet de la minière Osisko pour l'exploitation d'une mine d'or à ciel ouvert au centre-ville de Malartic, sur les vestiges de la mine souterraine East-Malartic, qui avait cessé ses activités dans les années 80.

Le projet d'Osisko était ambitieux : creuser la plus grosse mine à ciel ouvert au Canada, qui est devenue depuis le plus gros producteur d'or au pays, avec une production annuelle de 700 000 onces en 2018.

Projet ambitieux et controversé. Le gisement visé par Osisko nécessitait le déménagement de près de 200 résidences et les travaux d'exploitation allaient nécessairement générer des inconvénients importants pour les résidants.

Rapidement, un mouvement d'opposition s'est organisé avec la création d'un comité de mobilisation de citoyens qui ne voulaient pas subir les préjudices de l'implantation d'une activité industrielle majeure dans leur environnement de vie immédiat.

Osisko a toutefois réussi son pari et entrepris le déménagement des résidants et la construction d'un nouveau quartier, dont une nouvelle école et une résidence pour personnes âgées. Puis, en 2011, la production d'or a officiellement débuté, suscitant une nouvelle vague de mécontentement.

UNE COHABITATION DIFFICILE

« Ça ne s'est pas bien fait. Il y avait de la poussière, du bruit et des nuages orange à la suite des dynamitages. Et, surtout, on était toujours pris dans les travaux avec l'entrée et la sortie des travailleurs et des sous-traitants.

« C'était un va-et-vient constant à toute heure du jour dans une petite ville jusque-là tranquille. Cela a changé la dynamique. Ceux qui s'opposaient à Osisko étaient perçus et désignés comme des chialeux », se rappelle Julie Charlebois.

M^{me} Charlebois travaille toujours à Malartic, où elle s'occupe du service de transports adaptés de la municipalité. Mais dès que ses quatre enfants ont terminé leur secondaire, la famille a déménagé à Rivière-Héma, à une quinzaine de kilomètres du brouhaha de la ville.

Guy Morrissette était lui aussi opposé à la construction de la mine à ciel ouvert lorsqu'il était échevin de la municipalité, mais il était minoritaire alors qu'une majorité d'élus étaient davantage convaincus des avantages économiques que la Canadian Malartic allait générer.

« J'étais contre le projet. Beaucoup voyaient Osisko comme les sauveurs de la ville, pas moi. En 2013, j'ai formé un comité de citoyens qui s'opposait à l'extension des activités de la mine qui voulait creuser un deuxième trou à l'entrée de la ville. » – Guy Morrissette

« J'ai eu des problèmes de santé et j'ai été moins actif par la suite, mais je fais quand même partie du comité de citoyens qui a intenté une action collective pour obtenir davantage de dédommagements de la ville », précise Guy Morrissette.

UNE ACCEPTABILITÉ PLUS LARGE

Vraisemblablement, c'est la résurrection d'une ville économiquement dévitalisée qui a permis une plus grande acceptation sociale de la cohabitation avec la mine Canadian Malartic.

Martin Fournier, le maire actuel de Malartic, était conseiller municipal à l'époque et il est à même d'apprécier aujourd'hui les retombées économiques que l'exploitation de la mine a générées et continue de générer.

« Malartic était en train de péricliter. Il n'y avait plus d'activité minière depuis la fin des années 90. Domtar a fermé sa scierie en 2005. Au début des années 90, on était 5000 résidants et c'est tombé à 3000 en 2009.

« Nos infrastructures municipales périlclitaient parce qu'on n'avait plus de revenus fiscaux. L'arrivée de la mine a permis d'augmenter de 25 % nos revenus et on a pu mettre en branle un programme de modernisation qui est maintenant complété à 80 %. »

— Martin Fournier

La vente de la mine Canadian Malartic à Agnico Eagle et à Yamaha Gold, en 2014, a contribué, selon le maire, à rehausser de façon marquée l'accessibilité sociale de son omniprésence industrielle dans la ville.

« Depuis 2015, la mine Canadian Malartic a multiplié les initiatives pour atténuer les effets négatifs de sa présence. On a signé en 2016 un guide de cohabitation avec les citoyens, la mine et la municipalité qui a reçu l'appui de 92 % de la population », expose le maire Fournier.

COMPENSATIONS À TOUS LES RÉSIDANTS

Depuis l'adoption du guide de cohabitation, les citoyens de Malartic obtiennent chaque année une compensation financière pour les inconvénients qu'ils subissent pour la poussière, le bruit et les dynamitages en fonction de la proximité de leur résidence par rapport aux activités de la mine.

Dans la zone la plus proche de la mine, chaque résidence obtient un dédommagement de 1000 \$ et 900 \$ additionnels par personne qui y habite.

« Depuis trois ans, on n'a jamais dépassé les normes permises d'émissions de poussières. La norme est de 120 mg par mètre cube et notre moyenne est de 22 mg par mètre cube. On assure le monitoring des décibels produits grâce à des micros installés en ville.

« Dès qu'on excède la norme, on réduit l'activité des camions. On peut même les stopper complètement lorsque le son voyage trop. Mais on accepte de donner un montant pour dédommager les gens parce que l'on sait que l'on crée des inconvénients », explique Serge Blais, directeur général de Mine Canadian Malartic.

Un comité de citoyens a cependant entrepris une action collective en vue d'obtenir 9000 \$ de dédommagement de MCM, plutôt que les 1000 \$ qui sont actuellement payés.

MALARTIC

UNE OPÉRATION GIGANTESQUE

JEAN-PHILIPPE DÉCARIE

LA PRESSE

L'exploitation de la plus grande mine à ciel ouvert au Canada que réalise Mine Canadian Malartic est à la mesure de sa superficie. Il s'agit d'une opération gigantesque qui se poursuit 24 heures par jour tous les jours de l'année, avec, pour seule pause, quatre jours par trimestre où tout est arrêté pour que l'on puisse réparer les équipements éreintés par ce rythme de production d'enfer.

Plus de 750 personnes sont employées par Mine Canadian Malartic, en plus des 1100 employés de sous-traitants qui travaillent quotidiennement à la mine. Plus de 400 résidents de Malartic travaillent directement pour la mine ou pour un fournisseur.

Chaque jour, on extrait 55 000 tonnes de minerai, qui est placé sur un convoyeur pour être ensuite concassé et traité afin que l'on puisse y prélever 1 gramme d'or par tonne extraite. On parle ici de microparticules d'or de l'ordre du milliardième...

Le trou de la fosse Canadian Malartic fait plus de trois kilomètres de long et 400 mètres de profond, sur une largeur qui varie de 1 à 1,5 kilomètre. Tout le minerai stérile qui a été traité est transporté autour de la mine sur une montagne qui fait plus de 80 mètres de haut.

On retrouve plus d'une centaine d'équipements hors norme comme ces 34 camions de 240 tonnes qui valent 5 millions de dollars l'unité.

À toute heure du jour et de la nuit, ces bennes géantes vont récolter le minerai pour le transporter vers le convoyeur et réacheminer par la suite les résidus vers la halde à stériles.

« On fait un arrêt complet des opérations durant quatre jours chaque trimestre. Tous les employés de la mine quittent leur poste et une armée de 1100 contractuels spécialistes vient réparer nos équipements », explique Serge Blais, directeur général de Mine Canadian Malartic.

« On remplace des sections des convoyeurs. On réoutilte le concasseur parce qu'il faut changer les pièces de métal usées. On repart à neuf pour trois autres mois », poursuit M. Blais.

DURÉE DE VIE PROLONGÉE

Lorsqu'Osisko a lancé le projet de la mine Malartic, les réserves d'or estimées étaient de 8,4 millions d'onces. On prévoyait exploiter le site durant 10 ans.

On a toutefois décidé de réaliser une extension de la mine en creusant un nouveau trou dans la fosse Barnat, à l'est de la fosse Canadian Malartic.

« Avec l'extension, il nous reste des réserves de 6 millions d'onces d'or que l'on pourra extraire jusqu'en 2027. »

— Serge Blais

C'est la raison pour laquelle la minière a entrepris de modifier le tracé de la route 117 sur un tronçon de trois kilomètres à l'entrée de la ville. On réalisera une boucle qui rejoindra l'artère commerciale.

Mine Canadian Malartic investit 65 millions dans ce changement de parcours de la route principale de l'Abitibi.

La société minière entreprendra l'exploitation de la nouvelle fosse en 2021 et prévoit avoir terminé l'exploitation de la première fosse en 2022.

Mais les travaux de restauration du site actuellement en exploitation ne débuteront pas en 2022.

« On fait actuellement des forages en vue de l'exploitation souterraine d'un gisement plus à l'est. Les travaux de restauration du site se feront lorsqu'on aura terminé cette autre phase », précise Serge Blais.

À ce jour, Mine Canadian Malartic a dégagé 160 millions pour la restauration du site. Une fois que l'exploitation cessera, on prévoit transformer le trou actuel en lac et on végétalisera les amas de pierres stériles qui forment une longue et large montagne.

« On n'a pas encore décidé de l'usage de la montagne. On a lancé des études. Est-ce que ce sera un parc de sentiers pédestres, un parc éolien en hauteur, un centre de ski ? L'avenir nous le dira, mais on sait qu'on aura les fonds nécessaires pour réaliser la restauration », anticipe Martin Fournier, le maire de Malartic.