

MÉMOIRE : HORNE 5, TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

381 P ☐ NP ☒ DM87

Projet Horne 5 à Rouyn-Noranda par
Ressources Falco Ltée

Concernant le projet minier Horne 5 de Ressources Falco à Rouyn-Noranda

Présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Par
Adam Archambault, citoyen

De Rouyn-Noranda

26 septembre 2024

MÉMOIRE : HORNE 5, TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

PRÉAMBULE

Je présente ce mémoire en mon nom, Adam Archambault, en tant que citoyen de Rouyn-Noranda. Étant originaire de Rouyn-Noranda, j'ai choisi de revenir m'installer dans la ville en 2022 après plusieurs années passées à l'extérieur de la région. Ce mémoire traite spécifiquement des enjeux touchant le transport en lien avec la mise sur pied du projet minier Horne 5 de Ressources Falco. Bien qu'il soit présenté en mon nom, ce mémoire s'inscrit dans un processus déjà entamé de création d'un organisme à but non-lucratif qui vise à promouvoir le transport actif à Rouyn-Noranda.

RÉSUMÉ DE LA POSITION

La position de ce mémoire est que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ne devrait pas permettre le démarrage du projet minier Horne 5 de Ressources Falco. En plus de la panoplie d'enjeux projet qui feront inévitablement l'objet d'autres mémoires, je considère que les impacts liés aux transports résultant de la mise en place du projet Horne 5 seraient néfastes à la fois pour l'environnement et pour la population de Rouyn-Noranda.

ARGUMENTATION

1. Impacts environnementaux liés au transport

D'emblée, à partir du moment où on reconnaît que nous sommes dans une crise climatique, nous devons prendre des décisions collectives qui n'y contribuent pas davantage. L'un des secteurs ayant le plus grand impact environnemental au monde est le secteur du transport. Aux États-Unis, le transport cause 28% des émissions de GES nationales (EPA 2024). Ce mémoire prend ainsi comme point de départ que nous nous trouvons en situation de crise environnementale et que soutenir tout projet qui contribue à empirer la crise est moralement reprochable. Bien que le projet Horne 5 a un impact environnemental considérable à différents niveaux, son impact lié au secteur du transport nous semble être une raison suffisante pour que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) se positionne contre sa mise sur pied.

1.1 Pollution due au transport directement associé aux activités de la minière

À partir de différents documents d'informations fournis sur le site web du BAPE¹, plusieurs sources de polluants lié au secteur du transport en lien direct avec les activités du projet minier Horne 5 sont identifiées. D'abord, une quantité considérable de machinerie sera requise pour la phase « Construction » du projet. Non seulement de la machinerie sera nécessaire pour la construction, mais également dans l'acheminement des matériaux de constructions jusqu'au site minier. Ainsi, pendant plusieurs années – qui correspondront à la phase « Construction » – de la machinerie émettra des polluants quotidiennement. Ce seront les mêmes réalités pour les phases « Opération » et « Fermeture » du projet, qui nécessiteront également une énorme quantité de machinerie pour leur mise à bien. Ces véhicules, dont la majorité sont de la machinerie lourde ou des camions, produiront de la pollution quotidiennement pendant toute la durée du projet.

En plus des véhicules liés directement aux activités de la minière, plusieurs documents disponibles sur le site du BAPE font état d'une augmentation du nombre de véhicules à Rouyn-Noranda due à l'arrivée de nouveaux travailleurs. En augmentant le nombre de véhicules sur les routes de Rouyn-Noranda, on augmente également la quantité de pollution émise par des véhicules.

1.2 Pollution due au transport indirectement associé aux activités de la minière

Non seulement il y aura un impact environnemental des activités lié au secteur du transport du projet Horne 5, mais on peut également prévoir des impacts environnementaux négatifs indirects. Tel que mentionné à travers la documentation, on peut raisonnablement prévoir une augmentation du nombre de véhicules sur le réseau routier de Rouyn-Noranda. Et pas seulement des voitures de travailleurs, mais également du transport lourd. En augmentant le nombre de véhicules sur les routes, on augmente également la quantité de trafic (soulevé notamment par l'étude de la firme d'ingénierie WSP). Une augmentation du trafic signifie que les voitures passeront plus de temps sur le réseau routier, ce qui génère plus de pollution en lien avec l'essence consommée. Ceci signifie aussi que les autres utilisateur·trices du réseau routier de Rouyn-Noranda contribueront aussi à polluer en raison du projet Horne 5. Des personnes n'ayant aucun lien avec le projet Horne 5 auront un impact négatif sur l'environnement en raison des activités de celles-ci. Cet aspect est non-négligeable. Même si la quantité de polluant

¹ En raison de la quantité de temps et d'efforts considérables à naviguer à travers toute la documentation disponible, je n'ai pas la prétention d'avoir fait une revue exhaustive de l'information.

supplémentaire émise quotidiennement par un seul véhicule en raison des ralentissements peut sembler anodine, elle devient rapidement énorme si on la multiplie par le nombre de véhicules sur la route, 365 jours par année, pendant toute la durée du projet, c'est-à-dire des années.

Une augmentation du nombre de véhicules sur le réseau routier signifie également une usure plus rapide des infrastructures routières. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'on considère la taille des véhicules impliqués dans le projet Horne 5. Des camions lourds devront nécessairement emprunter le réseau routier public pour permettre le bon déroulement des activités de la minière, ce qui aura indéniablement un impact négatif sur la qualité des infrastructures. Il faudra donc prévoir un meilleur entretien, ce qui implique un coût environnemental supplémentaire.

Finalement, on peut vraisemblablement prévoir que l'augmentation du nombre de véhicules sur le réseau routier aura un impact sur la petite faune de notre territoire. Plusieurs études démontrent que différents facteurs contribuent à augmenter le taux d'animaux tués sur la route. Augmenter la quantité de véhicules sur un réseau routier est l'un de facteurs qui augmente le plus le nombre d'animaux tués sur les routes (voir notamment Baskaran et Boominathan 2010). Avec les efforts déployés pour recouvrir le réseau de conduites pour « éviter d'entraver les déplacements de la petite faune » (Ressources Falco 2024, 26), Ressources Falco semble accorder une valeur particulière à la protection de la petite faune. Pourtant, aucune mesure ne semble être prise pour la protéger des effets du projet sur le réseau routier.

2. Impacts sociaux liés au transport

Les impacts du transport pour le projet Horne 5 n'a pas seulement des impacts environnementaux, mais également sociaux sur la population de Rouyn-Noranda.

2.1 Impacts sur le transport actif

Pour limiter notre empreinte écologique au niveau du transport, de plus en plus d'études soutiennent que le transport actif doit être encouragé davantage (Rabl et de Nazelle 2012). Le transport actif « consiste à utiliser sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre » (Gouvernement du Canada 2014). Les deux principaux moyens de transport actif sont la marche et le vélo, bien que d'autres types de transports soient également considérés sous le volet de « transport actif ». Encourager plus de personnes à délaissier leur(s) voiture(s) pour se déplacer est un outil puissant pour lutter contre les changements climatiques. Or, le projet minier Horne 5 nuit grandement à la capacité de la population de Rouyn-Noranda d'adopter des pratiques de transport actif.

Selon les prévisions de Ressources Falco, des véhicules seront ajoutés sur le réseau routier de la ville de Rouyn-Noranda. En plus de polluer en eux-mêmes, la hausse de véhicules sur les routes affecte le sentiment de sécurité que peuvent avoir les personnes se déplaçant par un autre moyen que la voiture. Dans la littérature scientifique, il est reconnu que « les utilisateur·trices du transport actif font face à un risque plus élevé dans le trafic et sont impliqués de façon disproportionnée dans les accidents (Aldred et Crosweller, 2015; Abadi et Hurwitz, 2018) » (Gösseling et McRae 2022, 2, ma traduction). Ainsi, en augmentant le nombre de véhicules sur la route, les probabilités d'accidents avec des personnes en transport actif augmente également. Selon une étude de Gösseling et McRae (2022), il faut porter une attention particulière à la perception qu'ont les utilisateur·trices de transport actif de leur sécurité. Même si le nombre d'accidents répertorié n'augmente pas dans les faits à la suite d'un changement dans les infrastructures routières, les utilisateurs de transports actifs peuvent tout de même être affectés s'ils ont l'*impression* de ne pas être en sécurité. L'un des facteurs les plus importants affectant le sentiment de sécurité selon cette étude est la proximité avec des véhicules. Les chercheur·es ont déterminé qu'un nombre plus élevé de véhicules de grande taille (camions, camions de transport) était associé à une perception plus négative du sentiment de sécurité. Ainsi, la mise en place du projet minier Horne 5 augmente non seulement les chances pour les utilisateur·trices du transport actif de subir des accidents, mais réduit également la volonté des gens à se déplacer autrement que par la voiture. Dans un contexte environnemental où nous savons que nos habitudes en transport doivent changer, l'impact du projet minier Horne 5 sur les habitudes de transport de la population de Rouyn-Noranda est déplorable.

Le cas du viaduc de l'avenue Murdoch, objet d'une étude de la firme d'ingénierie WSP, est particulièrement intéressant. L'étude mentionne que « En ce qui a trait au déplacement en vélo, peu de déplacements à l'aide de ce mode devraient être générés par le projet. Toutefois, étant donné que le trafic automobile augmentera de façon importante durant les heures de pointe, la sécurité des cyclistes pourrait être en jeu. En effet, bien que des bandes cyclables soient présentes sur l'avenue Murdoch, celles-ci devraient être améliorées afin de rencontrer les normes du MTMDet. » (Ressources Falco 2022, 15). Dans l'étude de Gösseling et McRae (2022), il est mentionné que la meilleure façon de réduire le sentiment d'insécurité associé au transport actif est d'investir dans des infrastructures qui augmente la distance entre les utilisateur·trices de transport actif et les véhicules. Or, dans le cas du viaduc Murdoch, il est très difficile de prévoir des changements structurels importants pour faciliter la fluidité du trafic en raison de la nature même du viaduc. Dans les mots de WSP : « Afin de réduire les impacts sur les conditions de circulation causée par les débits générés par le projet Horne 5, des mesures d'intervention ont été proposées. Celles-ci concernent principalement la programmation des feux de circulation »

(Ressources Falco 2022, 28). Pour le transport actif, WSP mentionne aussi qu'il « conviendrait toutefois de sécuriser les aménagements actuels afin d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes face à l'augmentation des débits. » (Ressources Falco 2022, 22). Dans ce cas précis, il est difficile d'imaginer que changer la programmation des feux de circulation augmentera le sentiment de sécurité des utilisateur·trices de transport actif, et ce même dans une situation hypothétique où le nombre réel d'accidents n'augmenterait pas avec la hausse des véhicules dans le viaduc due au projet minier Horne 5. Et des mesures nécessitant de la construction au viaduc aurait un impact considérable sur l'ensemble des personnes qui y transigent chaque jour.

Admettons que la solution idéale pour réduire les impacts du projet Horne 5 sur le transport actif soit qu'on investisse massivement dans un réseau de pistes/voies cyclables (payé par la compagnie ou par les fonds publics). On se retrouve tout de même dans une situation problématique parce que le projet Horne 5 affectera à la fois le réseau cyclable existant et un éventuel « nouveau » réseau. S'il ne détruit pas tout simplement des parties du réseau cyclable existant, il sera une nuisance pour les utilisateurs par le bruit, les poussières et les vibrations qu'il générera. Ceci peut être un dissuasif majeur pour les personnes souhaitant se déplacer par transport actif.

Finalement, pour terminer ce point, j'aimerais amener une opinion plus personnelle qui ne semble pas apparaître dans la littérature scientifique. La région de l'Abitibi est, à tort ou à raison, associée à une *culture du pick up* particulièrement intense. En général, on associe *les pick ups* aux travailleurs des mines qui ont des salaires leur permettant de se les payer. Plus souvent qu'autrement, le stéréotype du jeune mineur qui passe sa première paie dans des paiements de *pick up* se matérialise, encore aujourd'hui. Il n'est donc pas insensé de penser qu'avec le nombre en croissance de véhicules sur les routes du au projet Horne 5, il y aura plus de *pick ups* sur les routes. Il s'agit d'un facteur important dans le sentiment de sécurité que peuvent avoir la population présente sur le réseau routier, autant pour celle en transport actif que celle dans les autres véhicules. Et même si la proportion de camions chez les employés de Ressources Falco était identique au reste de la population (et donc que la *culture du pick up* n'était qu'un mythe), il y aurait quand même une quantité absolue plus importante de camions sur les routes, ce qui affecte le sentiment de sécurité de la population.

2.2 Les impacts économiques du secteur du transport sur la population

Lors de la séance d'information du BAPE le 28 août 2024, j'ai posé la question suivante au promoteur : « est-ce que des compensations financières sont prévues pour les impacts économiques négatifs sur les citoyens et citoyennes lié au effets du projet sur le transport? ». La réponse est que non, aucune compensation financière n'est prévue à ce niveau. Pourtant, le projet minier Horne 5 risque d'avoir des impacts économiques négatifs importants en ce qui a trait au transport sur la population de Rouyn-Noranda. Plus de véhicules sur la route augmente les chances de bris sur sa propre voiture et a un impact sur le coût des assurances. Cette situation nous semble encore plus problématique lorsqu'on sait qu'il y aura une augmentation du transport lourd sur le réseau routier, sans parler des risques de débris et de poussières générés par les activités de la minière.

L'augmentation du temps passé sur la route ayant un coût supplémentaire pour la population. Pour les entreprises qui doivent emprunter le réseau routier, des délais seront à prévoir dans leurs activités. Pour la population générale, c'est plus de temps dans la voiture et moins de temps libre. Ces considérations économiques sont non-négligeables, mais ne seront pas compensées.

CONCLUSION

La Commission du BAPE ne peut absolument pas négliger l'impact environnemental lié au secteur du transport du projet minier Horne 5 de Ressources Falco. Nous savons déjà que nos habitudes doivent changer. En permettant au projet Horne 5 d'aller de l'avant, on se place des bâtons dans les roues pendant des décennies sur notre capacité à changer nos habitudes.

La position défendue dans ce mémoire pourrait laisser croire qu'aucun projet de développement économique n'est possible puisque nous sommes déjà en crise environnemental. Or, il serait tout à fait légitime de promouvoir des projets dont l'objectif même est de contribuer à réduire notre consommation et nos effets sur l'environnement. Selon cette idée, le projet minier Horne 5 pourrait être intéressant s'il était dédié uniquement aux minéraux « critiques et stratégiques » et que 100% de sa production était dirigée vers la transformation contribuant aux changements dans nos habitudes, par exemple vers la production de batteries visant l'électrification des transports. De cette façon, il serait plus facile d'accepter la charge environnementale liée aux activités de la minière. Nous aurions au moins plus l'impression que le projet contribuerait finalement à lutter contre la crise environnementale. Or, dans sa forme actuelle, il est absolument impensable d'un point de vue environnemental de permettre

l'instauration du projet minier Horne 5 de Ressources Falco. Compte tenu de toute l'information scientifique disponible concernant la crise environnementale disponible aujourd'hui, permettre le projet Horne 5 serait de la mauvaise foi intellectuelle.

J'ai peine à imaginer devoir justifier à mes enfants dans 15 ans pourquoi nous avons permis à un projet minier de s'installer en plein cœur de notre ville, alors que nous étions déjà au courant de notre réalité environnementale.

BIBLIOGRAPHIE

- Abadi, M. G. et D.S. Hurwitz. 2018. « Bicyclist's perceived level of comfort in dense urban environments: How do ambient traffic, engineering treatments, and bicyclist characteristics relate? » *Sustainable Cities and Society*, vol. 40 : 101-110.
- Aldred, R. et S. Crossweller. 2015. « Investigating the rates and impacts of near misses and related incidents among UK cyclists » *Journal of Transport & Health*, vol. 2 (3) : 379-393.
- Baskaran, N., et D. Boominathan. 2010. « Road Kill of Animals by Highway Traffic in the Tropical Forests of Mudumalai Tiger Reserve, Southern India ». *Journal of Threatened Taxa*, vol. 2 (3): 753-59.
- Gössling, S. et S. McRae. 2022. « Subjectively safe cycling infrastructure: New insights for urban designs ». *Journal of Transport Geography*, vol. 101 (mai) : 103340.
- Gouvernement du Canada. 2014. *Le transport actif*. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/etre-actif/transport-actif.html>.
- Rabl, A. et A. de Nazelle. 2012. « Benefits of shift from car to active transport » *Transport Policy*, vol. 19 (1) : 121-131.
- Ressources Falco. 2024. *Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement projet Horne 5*. Document disponible sur le site web du BAPE, numéro de référence PR6.
- Ressources Falco. 2022. *Complément aux documents de réponses aux questions des 1er mai et 15 juin 2018 Annexes COMP-125 à COMP-253*. Document disponible sur le site web du BAPE, numéro de référence PR5.17.
- United States Environmental Protection Agency (EPA). 2024. *Sources of Greenhouse Gas Emissions*. En ligne : <https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions>.