

6211-19-027

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS :     **M. MICHEL GERMAIN, président**  
                                  **M. PIERRE RENAUD, commissaire**

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET D'USINE DE TRANSFORMATION DE CONCENTRÉ  
DE FER EN FONTE BRUTE ET EN FERROVANADIUM  
À VILLE DE SAGUENAY**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 2**

---

Séance tenue le 17 juillet 2018 à 13 h 15  
L'Hôtel La Saguenéenne  
250, rue des Saguenéens  
Ville de Saguenay

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 17 JUILLET 2018

**MOT DU PRÉSIDENT**..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

M. ÉRIC COURTOIS (DM20)..... 2

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 02

Mme CLAUDIA FORTIN (DM7)..... 4

MRC DU DOMAINE-DU-ROY

MM. LUCIEN BOIVIN ET JEAN SIMARD (DM9)..... 13

M. JAMES MOAR (DM22)..... 21

**PAUSE**

M. PHILIPPE BUCKELL (DM21)..... 24

UPA

M. GILLES BRASSARD ET Mme JOANIE V. TREMBLAY (DM28)..... 28

LA CORPORATION DES CAMIONNEURS EN VRAC DE LA RÉGION 02 INC.

M. DANIEL TREMBLAY (DM6)..... 33

MRC DU FJORD-DU-SAGUENAY

MM. GÉRALD SAVARD ET STEEVE LEMIRE (DM27)..... 39

**MOT DE LA FIN**..... 51

**FIN DE L'AUDIENCE**

---

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

Alors, mesdames et messieurs, bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à Ville de Saguenay par Métaux BlackRock incorporée.

Je vais faire quelques petits rappels avant d'inviter notre premier participant à venir présenter son mémoire devant la commission. Donc, je vous demande de mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques.

Je rappelle également que tous les propos de cette deuxième partie d'audience publique sont enregistrés et retranscrits. Les transcriptions de la séance d'aujourd'hui seront accessibles dans environ une semaine en format papier dans le centre de documentation du BAPE et par accès Internet à la bibliothèque municipale de la Baie, ainsi que dans le site Web du BAPE.

Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont fait connaître avant le 3 juillet dernier leur intention de faire une présentation verbale, et dont la présentation est prévue pour cet après-midi, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle si ce n'est déjà fait pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

Je rappelle que le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes, et que nous suivons le temps. Au besoin, la commission échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

Par ailleurs, le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

Nous vous soulignons également que, tout comme l'initiateur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres ou à les commenter. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir par exemple de statistiques, de

chiffres, de durées ou de toutes autres données ou événements précis.

Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées, à la fin de la séance, à intervenir, et leurs propos devront être brefs et factuels.

Quand aux documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions, ceux-ci seront disponibles en format papier -- sont ou seront disponibles en format papier au centre de documentation du BAPE à Québec, ainsi qu'en format électronique dans le site Web du BAPE, accessible notamment à partir de la bibliothèque municipale de la Baie.

Je souligne également que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de service aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet et de le remettre au secrétariat avant de quitter.

---

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**  
**M. ÉRIC COURTOIS**

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, je vais sans plus tarder inviter notre premier participant, monsieur Éric Courtois, à s'avancer à la table des intervenants. Alors, bonjour monsieur. À vous la parole.

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Bonjour Monsieur le président.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 2: « Je me présente, Éric Courtois... »**

**Fin de la phrase, à la page 3: « [...] son site minier de Chibougamau. »**

**Fin du mémoire.**

Merci, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Courtois, pour votre présentation. Lorsque vous parlez de transport minier primaire, donc il peut y avoir du transport à l'intérieur d'une installation minière. Il peut y avoir aussi le transport de concentré vert, justement, dans ce cas-ci, l'usine de Métaux BlackRock à Saguenay. Quel type de transport vous visez particulièrement?

**M. ÉRIC COURTOIS :**

C'est vraiment lors de... moi, c'est comme du hors-route. C'est vraiment à partir de l'usine de transformation, là. Ce n'est pas le transport entre la mine et ici à Chicoutimi, là.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, c'est du transport courte distance?

**M. ÉRIC COURTOIS :**

C'est primaire, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. C'est principalement ça que vous visez. Ce que j'aimerais aussi savoir, c'est... vous demeurez à Mashteuiatsh.

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Roberval, mais je suis originaire de Mashteuiatsh.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. O.K. Vous êtes résident de, O.K., de Roberval.

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, parce qu'hier, on avait posé la question à savoir... il était beaucoup question de transport

ferroviaire, là, hier, et une des questions qu'on voulait savoir du côté de Mashteuiatsh, c'est : est-ce que le transport par train qui passe dans Mashteuiatsh et dans Roberval...

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... est-ce que des gens se plaignent du trafic ferroviaire ou pas, d'après vous?

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Bien, je peux vous dire que c'est sûr que c'est... la voie ferrée sépare la communauté en deux, en deux parties. Moi, je me rappelle que, dans ma jeunesse, il y a beaucoup d'accidents par rapport à la voie ferroviaire dans la communauté. Plusieurs gens de la communauté se sont fait frapper. Il y en a eu qui sont décédés. Il y en a eu qui sont devenus infirmes. Surtout si les projets comme Métaux BlackRock, je vous dirais qu'ils... plus d'achalandage sur la voie ferrée, c'est sûr que pour la communauté, ça va... ça ne sera sûrement pas bienvenu.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Ça fait que je vous remercie pour votre présentation.

**M. ÉRIC COURTOIS :**

Merci.

---

**Mme CLAUDIA FORTIN**

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant inviter, je ne sais pas s'ils sont ici, Développement Économique 02, madame Claudia Fortin. Oui, vous êtes là. O.K. Nous n'étions pas certains que vous étiez arrivée tout à l'heure. Alors... Donc, à vous la parole.

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Parfait. Bonjour, mon nom est Claudia Fortin, je suis sur le conseil d'administration de

Développement Économique 02. Il me fait plaisir de vous présenter ce mémoire.

Au niveau de la présentation, je vais tout d'abord vous présenter Développement Économique 02 et le Comité de maximisation des retombées économiques régionales. Je vais par la suite parler de l'intérêt envers le projet, les considérations environnementales, l'entente de collaboration et une conclusion. En fait...

**(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 5: « Développement Économique 02 (DE 02) est un organisme... »**

**Fin de la phrase, à la page 5: « [...] barrières territoriales de chacune des MRC. »**

En fait, actuellement, nous pilotons trois projets principaux, le Comité de maximisation des retombées économiques régionales, que vous avez certainement entendu parler hier, mais nous pilotons également la base de données des entreprises. C'est une espèce de répertoire des entreprises de la région de Saguenay–Lac-Saint-Jean dans lequel nous retrouvons l'ensemble des entreprises, leurs coordonnées et beaucoup d'informations, là, très pertinentes.

Donc, c'est facile pour nous d'entrer en contact directement avec les entreprises de la région. Donc, vous comprendrez que c'est un outil, aussi, extrêmement important pour le CMAX.

Et nous gérons également la gestion et l'opération d'un fonds d'investissement régional qui se nomme le RFTA-02. Donc, c'est un fonds pour supporter les entreprises, là, qui ont des projets, là, dans la transformation de l'aluminium. Donc, c'est les trois mandats actuellement qui sont pilotés par Développement Économique 02.

Donc, le CMAX, en fait je vous dirais que c'est le coeur de Développement Économique 02. Donc, le CMAX a vu le jour lors de l'annonce de la construction de l'usine Alma de Rio Tinto Alcan à la fin des années 90. Donc, ce n'est pas un comité qui est récent. À ce moment-là, on a vu... c'était un des premiers grands projets, là, qui arrivait sur notre territoire, et la région a senti le besoin de travailler ensemble afin de maximiser les retombées économiques. Et depuis ce temps-là, est en opération le CMAX, maintenant de depuis plusieurs années avec une permanence.

Donc, sa mission est assez simple. Son but, c'est...

**(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 5: « ... de s'assurer que les entreprises... »**

**Fin de la phrase, à la page 5: « [...] développement des territoires nordiques. »**

**Fin du mémoire.**

Qui fait partie du CMAX? En fait, il y a plusieurs comités. Il y a un grand comité, on l'appelle la grand-messe, en fait c'est plusieurs intervenants de la région, naturellement le président du CMAX qui est monsieur André Paradis qui est le préfet de Lac-Saint-Jean-Est. Il y a également cinq membres administratifs des organismes de développement économique, moi, par exemple. Je travaille à Promotion Saguenay et je suis directrice de service aux entreprises, mais dans chacune des MRC, j'ai des acolytes. Ils siègent sur Développement... sur le CMAX.

Il y a un représentant aussi de la communauté de Mashteuiatsh, et des ministères, le ministère des Affaires municipales, le MESI, un représentant de la Société des fabricants régionaux, un représentant également du Regroupement des chambres de commerce et un représentant d'Emploi Québec. Donc, ce grand comité-là se réunit environ une fois ou deux pas année, et l'objectif, c'est de diffuser l'information sur l'état d'avancement des grands projets, les emplois créés, partager également avec les grands donneurs d'ordre, là, de certaines préoccupations. Donc, ça, c'est le grand comité.

Mais il y a également des comités plus restreints. Naturellement, un comité très technique, là, où siège notre coordonnateur du comité de maximisation, monsieur Jean-Lin Otis, quelqu'un d'expérience qui a toujours été à l'emploi, là -- presque toujours été à l'emploi du CMAX. Et il y a généralement un représentant -- ou ou des représentants du donneur d'ordre, donc soit quelqu'un du service de l'approvisionnement ou dans la gestion de projet. Donc, ça, c'est vraiment un comité très, très restreint, où là se discutent des données assez confidentielles et des enjeux.

Et il y a un comité un petit peu plus élargi qui s'appelle le comité de suivi, qui est quand même assez restreint, où là, le président et le coprésident du CMAX siègent, le coordonnateur, les cinq directeurs, dans le fond, des corporations de développement économique et un représentant de la communauté de Mashteuiatsh.

Notre objectif au CMAX, c'est développer des relations basées sur le concept gagnant-gagnant entre les entreprises de la région et les donneurs d'ordre. Nous ne sommes pas des représentants des entreprises ni du grand donneur d'ordre. Donc, on est entre les deux. Et c'est vraiment le concept, là, de gagnant-gagnant.

Ensuite, on s'assure que les entreprises régionales obtiennent toute l'information pertinente sur les projets et leur permettre d'avoir accès aux appels d'offres. Je vous dirais que c'est le nerf de la guerre, c'est diffuser l'information avec nos entreprises. Donc, vous comprendrez que le répertoire des entreprises, là, dans lequel on a l'ensemble des courriels électroniques, là, ça nous permet rapidement de diffuser les appels d'offres, toute l'information pertinente.

Et un voeu qu'on a, là, qui est à plus long terme comme objectif, c'est d'accompagner les

entreprises afin qu'elles deviennent autonomes et performantes dans la recherche de l'obtention de contrats. Donc, on souhaiterait éventuellement que les entreprises de plus grande envergure aient leur propre petit comité CMAX à l'intérieur, là, de leur entreprise.

Les bénéfices du CMAX, bien en fait pour la région, c'est assez clair, hein, ça maximise les retombées économiques régionales, mais ça développe également l'expertise de ses entreprises. On l'a vu, par exemple, avec la Péribonka IV. Plusieurs de nos entreprises ont développé une expertise dans la construction de barrage, qui ont exporté leur expertise ailleurs dans le monde. Donc, c'est vraiment extrêmement intéressant, puis ça encourage également à travailler à... aux entreprises de travailler en collaboration. Souvent, il y a des gros contrats, on veut que nos entreprises apprennent à avoir ce réflexe-là de travailler ensemble. Et ça maximise la création d'emplois pendant la construction, c'est certain, et aussi pendant l'opération de l'entreprise.

Pour le grand donneur d'ordre, naturellement, là, ça a ses avantages. On l'a vu, là, depuis la fin des années 99. Je pense que les grands donneurs d'ordre apprécient énormément le CMAX. Ça facilite, en fait, l'acceptabilité sociale du projet, c'est certain. Ça permet de diffuser l'information sur le projet. Et ça permet également de profiter de l'expertise du CMAX. Depuis 99, on a accompagné, là, plusieurs grands projets. Et ça favorise une meilleure connaissance du potentiel des entreprises de la région. Ce n'est pas toujours évident pour un grand donneur d'ordre, hein, de connaître ce potentiel-là. Nous avons 9 000 entreprises sur le territoire. Donc, ce n'est pas évident de les connaître. Et c'est notre rôle, en fait, de partager le potentiel entrepreneurial de notre région. Et ça, également, procure une interface entre les entreprises et le donneur d'ordre. En cours de projet arrivent des situations des fois plus problématiques, des fournisseurs insatisfaits ou autres, donc on joue une espèce de rôle d'interface, là, entre les deux, toujours dans l'objectif d'être gagnant-gagnant.

Quelques exemples rapides, là, on en a énuméré quelques-uns, là, de retombées et de projets réalisés. En fait, Centrale Péribonka... dans chacun des projets, on essaie d'estimer au départ un estimé des retombées économiques avec le grand donneur d'ordre, et on regarde à la fin si on a réalisé cet objectif. On est toujours motivé, dans le fond, à l'atteindre et à le dépasser. Péribonka, on a réalisé finalement 554 millions de retombées, avec près de 80 % de main-d'oeuvre régionale.

Eastmain 1A-Sarcelle, un projet qui n'était pas sur notre territoire, on avait estimé avec le grand donneur d'ordre 216 millions. Nous avons obtenu 392 millions, avec une moyenne de 25 % de main-d'oeuvre régionale.

AP-60, estimation 40 % des contrats. Finalement, 50 %, avec plus de 90 % de la main-d'oeuvre régionale.

Et la Route 175, bon, les estimés n'étaient précisés, par contre on savait qu'on aurait plusieurs de ces contrats, donc on a réalisé 60 % de ces contrats.

Je ne sais pas sans le CMAX quels auraient été les résultats, mais chose certaine, ils auraient été inférieurs, je crois.

Quels sont nos... notre intérêt envers le projet. Développement Économique 02, on en a beaucoup parlé hier. Il y a eu beaucoup de discussions à ce sujet-là, ça fait que c'est un peu une redondance, mais on en a parlé avec l'étude d'Éric Dufour. En fait, la région représente 3.29 % de la population du Québec en 2012. Donc, c'est une grande région industrielle appuyée sur ses ressources, hydroélectrique, agriculture, forêt et aluminium.

Par contre, quand on se compare avec le reste de la région, c'est là qu'on voit un certain retard. Il y a un taux d'emploi plus faible chez nous, un taux de chômage plus élevé par rapport aux autres, une rémunération de travailleur moins élevée qui se solde à un revenu disponible par habitant inférieur, une économie peu diversifiée, une proportion plus élevée de petits établissements, mais surtout une population qui vieillit plus rapidement, c'est un enjeu important chez nous, et un plus faible taux d'entrepreneuriat.

Et toujours selon une autre étude de Desjardins, on n'est pas en mauvaise situation économique actuellement, il faut se le dire, sauf qu'on va poursuivre encore notre expansion, sauf à un rythme moins élevé qu'ailleurs en région. Et des projets comme celui de Métaux BlackRock a des effets énormes sur plusieurs de ces indicateurs, là, quand on regarde dans l'histoire, là, tous les grands projets, là, c'est un effet extrêmement positif.

Donc, naturellement, Métaux BlackRock, qu'est-ce que ça va permettre au niveau de redynamiser la vitalité économique, ça va permettre naturellement la création d'emplois et la baisse du taux de chômage. On l'a vu hier, l'étude de Raymond Chabot, je n'ai pas eu l'occasion encore de l'analyser, mais c'est au-delà même de ce qui avait été présenté au départ au niveau des impacts. Ça va diversifier l'économie régionale. Un autre intervenant en a parlé hier encore, mines et métaux, une nouvelle filière. On a déjà deux entreprises. C'est évident qu'on va pousser là-dessus. On est à la Porte du Nord. Donc, on veut développer cette expertise. Et ça garde nos jeunes en région, naturellement. Des emplois de qualité, un grand projet. C'est positif pour notre région, donc ça incite nos jeunes à rester chez nous.

Un autre élément positif dans le projet, c'est le développement de la zone industrialo-portuaire de Port Saguenay. En fait, Port Saguenay a été identifié en 2016 par le Gouvernement du Québec comme une seize zones... comme une des seize zones industrialo-portuaires de la province. On en a parlé aussi hier. Sauf que plusieurs services de base doivent être d'abord installés pour accueillir ces grands projets. On parle du système d'égouts, corridor de service, alimentation en gaz naturel, eau de procédé, système de manutention. Et ces éléments-là sont essentiels pour accueillir des grands projets.

Métaux BlackRock, dans le fond, c'est le premier. Ça facilite naturellement l'investissement que les gouvernements doivent faire, là, pour doter ce parc industriel régional là d'infrastructures pouvant

accueillir ces grands projets. Donc, c'est un élément positif également.

Ça va de soi, les retombées économiques en termes d'emploi et d'investissements. On se réjouit naturellement des nombreuses retombées économiques qu'offre le projet Métaux BlackRock. On l'a vu avec l'étude hier. Bien, ça va bien au-delà des revenus en taxes et impôts pour les différents paliers de gouvernement.

Ça contribue positivement à l'essor de secteurs stratégiques générant des retombées directes et indirectes, l'embauche de personnel, l'octroi de contrats. Ça va contribuer aussi à la consolidation d'entreprises qui sont déjà des fournisseurs du secteur, telles les entreprises de services gouvernementaux.

On parle de 800 emplois, là, c'est les données qu'on avait avant la présentation d'aujourd'hui, là, au niveau de la construction, 300 emplois au niveau de l'opération. On dispose d'entreprises de calibre mondial, on veut contribuer à leur expertise, leur pérennité. Bref, ces grands projets-là, ça n'arrive pas souvent. On l'a vu, hein, c'est 15-20 ans, et c'est un faible pourcentage, ça fait que quand ça arrive, là, c'est sûr que ça amène une dynamique importante et positive.

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, vous avez encore deux minutes.

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Oui, j'achève.

Donc, au niveau des considérations environnementales, bien ça va de soi, on exige, là, Développement Économique 02, qu'un suivi rigoureux soit fait à ce niveau-là. Comme Métaux BlackRock l'a mentionné dans son résumé sur l'étude d'environnement. Donc, ça va de soi. Et on favorise le transport ferroviaire afin de diminuer les impacts négatifs sur l'environnement et la communauté.

Pour vous donner un exemple, là, d'entente de collaboration que Métaux BlackRock a signée, voici ce que Métaux BlackRock s'engage à faire avec Développement Économique 02, dont dresser la liste de contrats, faire connaître les besoins de main-d'oeuvre, formations, faire connaître au CMAX le calendrier des contrats, tenir des rencontres régulières, autoriser le CMAX à suggérer et discuter de clauses, collaborer mutuellement à la qualification d'entreprise, partager l'information. Nous avons déjà eu une première rencontre très satisfaisante avec Métaux BlackRock, là. Vous voyez qu'on va quand même dans le coeur du projet, et on a un souci -- on sent que Métaux BlackRock a un souci, là, de maximiser ses retombées.

En terminant, Développement Économique 02, donc, donne son appui au projet, invite Métaux BlackRock à poursuivre sa collaboration avec le CMAX, s'engage à son tour d'informer, d'inviter et d'encourager les entreprises de la région à participer à ce grand projet. On exige naturellement des suivis environnementaux faits par les personnes compétentes en cette matière, et on demande également de favoriser le transport par train, là, afin de diminuer les effets négatifs sur l'environnement.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie pour votre présentation. Tout à l'heure, vous avez mentionné, la diapositive précédente, donc la question d'une entente que BlackRock a signée. C'est sûr que là, c'est un résumé. Du côté des Premières Nations, est-ce qu'il y a des provisions à l'intérieur de l'entente pour l'embauche de membres des Premières Nations, dans ce type d'entente là?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Non, on ne va pas aussi loin. C'est sûr qu'en ayant un représentant de la communauté sur le comité, ça va de soi qu'on en discute, mais on n'en fait pas d'exigence précise, à l'étape de l'entente de collaboration. Mais c'est une préoccupation qu'on avait.

Il faut savoir que le CMAX est financé par la région dont la communauté a donné son appui au financement du projet. Donc, il y a un intérêt certain.

**LE PRÉSIDENT :**

Tout à l'heure, dans la page 3 de votre mémoire, vous faites référence à :

*« L'indice de développement économique, qui cerne la réalité économique des régions, repose sur quatre composantes. »*

Est-ce que c'est un indice... est-ce que c'est l'indice qui est préparé par l'Institut de la statistique du Québec, ça?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Oui, je me suis basée, là, sur des études existantes dans ce volet du mémoire, là. Je vous dirais que c'est pris intégral, là, d'un...

**LE PRÉSIDENT :**

De travaux de l'Institut de la statistique du Québec?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Oui. Oui, j'ai oublié de le mentionner, je pense, mais il me semble que oui.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**LE COMMISSAIRE :**

Par rapport à l'entente de collaboration, là, je lis :

*« Autoriser le CMAX à suggérer et discuter des clauses aux devis d'appel d'offres de Métaux BlackRock. »*

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Oui. Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Je comprends que ce sont des clauses pour favori...

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Morceler les contrats.

**LE COMMISSAIRE :**

... pour favoriser la participation des entreprises régionales?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Oui. Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

On pourrait dire, peut-être que le terme est mal choisi, c'est comme de la discrimination positive pour les entreprises de la région?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Je ne dirais peut-être pas comme ça comme ça, là, mais en fait, c'est toujours dans l'esprit de maximiser les retombées économiques pour nos entreprises. C'est dans cet objectif-là. Mais le but, nous, ce n'est pas de... nous, on veut de la compétence. On veut que le projet atteigne des résultats, dans les échéanciers et on veut de l'expertise. Donc, les entreprises que l'on réfère, là, ce n'est pas n'importe quelle non plus entreprise. C'est toujours dans ces considérations-là.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez... vous dites que vous favorisez le transport ferroviaire, comme beaucoup d'autres intervenants. Est-ce que vous en faites une condition essentielle pour la réalisation du projet?

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

On a choisi le terme « favoriser » et non « exiger », en fait, parce qu'on est... on représente, Développement Économique 02, cinq MRC, donc à différents niveaux, là, on a... chacune des MRC, dans le fond, a sa position par rapport à ça. Donc, le terme « favoriser », c'est en fonction, là, de toute la question environnementale, là. C'est évident que c'est un moyen qu'on favorise.

On a des enjeux régionaux au niveau du transport ferroviaire, qui vont bien au-delà du projet BlackRock, là. Projet BlackRock, dans le fond, nous ramène à cet enjeu-là. Mais c'est certain que régionalement, là, c'est un enjeu qu'on va travailler, que politiquement qui est déjà sur le travail, pour essayer justement de maximiser ce mode de transport. Ça ne se fera pas du jour au lendemain, il y a des enjeux. Vous les connaissez, vous en avez entendu parler beaucoup. Mais c'est certainement qu'à plus long terme, c'est une option de transport pour les différents considérants environnementaux que l'on favorise, je vous dirais.

**LE COMMISSAIRE :**

Je comprends que vous nous dites que le projet pourrait débiter avec du transport par camion, et éventuellement évoluer vers le transport ferroviaire? C'est ce que...

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

On a laissé une porte à ce niveau-là, en « favorisant ».

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**Mme CLAUDIA FORTIN :**

Donc, on ne ferme pas la porte à d'autres options. Mais vous l'avez entendu hier, il y a quand même beaucoup de préoccupations à opter pour ce mode de transport.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

---

**M. LUCIEN BOIVIN**

**M. JEAN SIMARD**

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, nous allons maintenant inviter les représentants de la MRC du Domaine-du-Roy, monsieur Lucien Boivin, qui est préfet et maire de Saint-Prime, ainsi que monsieur Jean Simard, qui est conseiller senior. Bonjour messieurs.

**M. JEAN SIMARD :**

Bonjour.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Alors, bonjour à vous.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, si vous voulez vous présenter respectivement pour les fins de la transcription puis les gens.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Oui, alors moi, c'est Lucien Boivin, préfet du Domaine-du-Roy et maire de Saint-Prime.

**M. JEAN SIMARD :**

Jean Simard, je suis conseiller senior au CLD, Domaine-du-Roy.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Alors moi, je vais vous partager la réflexion que nous avons faite sur le dossier. Alors...

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 1: « Étant étroitement associée... »**

**Fin de la phrase, à la page 1: « [...] régissant les communautés autochtones. »**

C'est important de mentionner les municipalités parce qu'on est vraiment touché par le développement de la mine de BlackRock. Alors, on parle de...

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 1: « La Doré, Saint-Félicien, Sainte-Hedwidge, Saint-Prime... »**

**Fin de la phrase, à la page 6: « [...] Acceptabilité sociale / Sécurité / Environnement. »**

Alors, nous avons des recommandations très importantes à signifier. On parle de...

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 6: « L'utilisation du transport par wagons pour les projets... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] l'acceptabilité sociale, la sécurité et l'environnement. »**

**Fin du mémoire.**

Alors, je tiens à -- nous tenons à vous remercier pour votre écoute. Alors, on est disponible pour répondre aux questions.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie pour votre présentation. Je commencerais par la fin du mémoire,

donc lorsque vous suggérez ou vous proposez, recommandez, au point 3 :

*« Qu'une obligation soit imposée au promoteur pour la mise en place d'un comité de suivi [...] pour évaluer les impacts liés au transport des extrants et des intrants sur le territoire de la MRC du Domaine-du-Roy et pour proposer des mesures d'atténuation ou de compensation le cas échéant. »*

Mais ça peut être aussi une vision plus globale, mais est-ce que vous auriez... si on retenait cette proposition-là, est-ce que vous avez une objection à ce qu'on rajoute d'autres MRC aussi?

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Non, aucune objection.

**LE PRÉSIDENT :**

On pourrait rajouter par exemple la MRC du Saguenay ou des trucs comme ça?

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Parce que nous, on s'est inspiré un peu de nos ententes qu'on a eues avec les Autochtones tout près de chez nous, Mashteuiatsh, à l'effet que nous avons des projets en communauté, comme on peut dire, avec Val-Jalbert et la Onzième Chute. Et on a des comités de suivi à l'intérieur de ces projets-là qui assurent l'équilibre entre les participants, les gens qui ont mis du temps puis de l'argent dans le projet. Alors, ça donne un exemple un peu plus d'équilibre à ce moment-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais pour le transport au complet, ça pourrait être plusieurs MRC qui seraient parties de ce suivi-là...

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Oui. Oui. Oui, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

... et les MRC pourraient discuter après ça entre elles.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'hier, on en a déjà discuté. D'ailleurs, on avait mentionné -- j'avais mentionné un exemple, Nemaska Lithium. Je suis allé voir, bon, c'est quoi eux autres qui projettent de transporter, donc c'est de l'ordre de 250 000 tonnes par année. Métaux BlackRock, c'est de l'ordre de 800 000 tonnes. On a posé une question au ministère des Transports si le camionnage par Métaux BlackRock causerait problème, s'ils anticipaient des problèmes importants. Ils nous ont répondu par écrit que non.

Donc, ça veut dire, c'est sûr que si on prend un projet séparément, on peut dire, bien, que ce soit le transport ferroviaire ou le transport par camion routier, ça n'occasionnerait pas nécessairement beaucoup d'impacts additionnels. Nemaska Lithium, ce n'est pas très gros, mais on voit qu'il y a d'autres projets miniers qui sont en cours d'évaluation. Donc, la question qu'on se posait, c'est ça, c'est que... un peu la même question que vous posez, c'est si éventuellement il y a plusieurs projets miniers, et là, on se retrouve, je ne sais pas, je donnais un exemple hier, 10 millions de tonnes de concentré ou de minerai qui transitent vers le Lac-Saint-Jean, donc ça veut dire que ça change la donne à ce moment-là, autant sur le rail que sur la route. Donc, est-ce que vous avez des préoccupations, au-delà de Métaux BlackRock, en fonction des autres projets miniers qui sont dans l'air?

**M. JEAN SIMARD :**

Si je peux me permettre, disons que quand on a regardé en 2004, quand le ministère du Transport a regardé en 2004, on disait qu'on allait retomber peut-être à un trafic qui équivalait à 2004 à cause de la crise forestière. La crise forestière est pas mal résorbée et on assiste aussi à l'ouverture de Norbord, donc -- le Norbord à Chambord -- donc, on va augmenter encore davantage le trafic des poids lourds sur notre territoire.

Donc, tout le... dans le fond, ce qu'on disait, c'est le cumul du transport qui fait en sorte, là, que ça vient fragiliser nos réseaux et le passage dans nos villes-centres. Donc, c'était dans ce sens-là qu'on était plus ou moins d'accord, là, avec ce que le ministère disait qu'on retombait vers un niveau de 2004, parce qu'on sent qu'au niveau économique, on a une reprise au niveau du forestier.

Donc, c'est un cumul de tout ça qui nous fait... ce n'est pas juste en fonction de BlackRock, là. C'est en fonction de ce qui s'en vient et en fonction de l'ouverture vers le Nord aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc idéalement, il faudrait qu'il y ait un examen attentif...

**M. JEAN SIMARD :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... qui soit fait de la région, donc de la route et de la voie ferrée pour voir quels sont les points faibles et les améliorations à apporter dans...

**M. JEAN SIMARD :**

Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

... dans chacun des deux systèmes pour que ça aille bien à moyen, long terme.

Sur le transport, à la page 2 de votre mémoire, donc vous avez fait comme un résumé sur les contraintes. C'est sûr, hier, je ne veux quand même pas passer sous silence, il y a Rio Tinto qui sont venus présenter un mémoire, donc ils ont fait des grosses nuances, on pourrait dire, en disant entre autres que pour la capacité ferroviaire, donc ils sont capables d'accueillir des projets comme Métaux BlackRock, ils ont encore de la place.

Ils conviennent qu'à un moment donné, l'accumulation de projets pourrait faire en sorte que ça devienne serré et qu'il faudrait faire des améliorations sur leur tronçon ferroviaire. Mais disons qu'ils ont fait des nuances en disant... bon, ce qui semble ressortir entre autres, bien maintenant, c'est une négociation, donc il y a des aspects financiers, des garanties financières, des garanties de service à moyen, long terme. Ce qu'on comprend, c'est ça.

Nous, on a dit hier, justement, qu'on ne s'immiscerait pas là-dedans. C'est une négociation sur des aspects financiers, puis qu'on serait prudent dans notre rapport pour ne pas favoriser une des deux parties.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Alors moi, là-dessus, monsieur Germain, nous avons eu une rencontre il y a environ 15 jours avec

l'organisation de monsieur Jacques, Gervais Jacques, qui nous a reçus avec le préfet ici, monsieur Savard qui est dans la salle, et il est préfet de la région. Il a pu vraiment bien citer qu'il n'y avait aucun problème de recevoir BlackRock, et même, ils avaient acheté une locomotive à six essieux pour pouvoir être vraiment... pour recevoir le projet de BlackRock.

Alors, on voit qu'ils sont disposés puis ils sont capables de les recevoir. Maintenant, il reste la négociation, comme vous le dites.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

**LE COMMISSAIRE :**

Alors, monsieur Boivin, j'avais une question. Dans votre mémoire, en page 5, vous dites que :

*« Le secteur ferroviaire offre des opportunités d'affaires pour nos communautés et elles sont supérieures au camionnage. »*

Alors, vous faites référence à quelles opportunités d'affaires, là, par rapport au ferroviaire?

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Bien, c'est-à-dire, nous, pour nous, là, tout ce qui touche le ferroviaire, ça enlève des camions sur la route. La question d'économie, je veux dire le... quand on parle des effets de... des gaz à effet de serre. Puis en même temps, bien, ça libère... ça libère la route. Ça libère des routes qui sont vraiment à proximité, qui passent dans les villages chez nous.

**M. JEAN SIMARD :**

Puis au niveau de chemin de fer, il y aurait le positionnement stratégique de Chambord aussi, Chambord qui est considéré comme le cœur du développement économique ferroviaire au niveau... au début de l'histoire de la région. Et puis Chambord se réorganise et peut se réorganiser davantage aussi.

Donc, au niveau du ferroviaire, le point stratégique Chambord, qui est une voie qui s'en va vers le port d'eaux profondes et aussi vers la sortie vers les marchés américains par Shawinigan, Trois-Rivières, donc peut devenir un joueur ou peut devenir un endroit très important, très stratégique, si on peut dire, sur notre territoire, donc d'où l'avantage.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Puis là, en 2013, monsieur Renaud, nous avons... on a invité BlackRock à venir nous rencontrer, et on a parti un projet de parc nordique à Chambord. Alors, on pourrait tout réaliser ce projet-là, là, pour recevoir les trains et... parce qu'ils peuvent partir vers La Tuque, il peuvent partir vers Grande-Anse, alors c'est un endroit névralgique, comme monsieur Simard vient de le mentionner.

**LE COMMISSAIRE :**

J'avais un point par rapport à... vous dites, vous dites bien, là, que vous êtes situés entre les deux zones, là, puis peu importe que ce soit le transport ferroviaire ou le camionnage qui soit choisi, vous, ça va passer dans vos municipalités.

Si je vous demandais : est-ce que vous considérez que les nuisances liées au transport ferroviaire sont moins importantes que celles liées au transport par camion, pour vos communautés, là, pour les gens qui sont sur le long de la route?

**M. JEAN SIMARD :**

Absolument. Absolument. Il y a moins de... beaucoup moins d'impacts. Il y a moins d'impacts au niveau du transport ferroviaire et plus d'opportunités également aussi. Donc, si on a un choix à faire, c'est sûr qu'on va opter pour le ferroviaire.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que ces impacts-là sont plus faciles à atténuer...

**M. JEAN SIMARD :**

Absolument, oui.

**LE COMMISSAIRE :**

... du côté du ferroviaire que du côté...

**M. JEAN SIMARD :**

Du côté ferroviaire que du côté... vu l'infrastructure de transport comment elle est organisée actuellement, je parle bien d'actuellement, au niveau de nos villes et villages, le train répondrait davantage, même s'il y a des impacts. On le sait, il y a toujours des impacts, puis on est capable de

vivre avec. Mais le train est moins... moins difficile à faire accepter.

**LE COMMISSAIRE :**

Finalement, vous favorisez le transport ferroviaire, mais...

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Oui, puis on est d'accord pour le projet parce que nous là, ça fait quand même quelques années qu'on regarde les opportunités du Nord, du développement du Nord. On est une porte d'entrée, puis les premiers contacts qu'on a eus avec BlackRock, ça augurait d'une façon extraordinaire pour la région. Et on est vraiment en accord, sauf que là on aimerait plus le transport ferroviaire, dans le sens que l'impact serait moins majeur.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que vous en faites une condition essentielle pour la réalisation du projet?

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Non, pas nécessairement, parce qu'il faut donner la chance, comme on dit, de... la chance de bien s'installer, de bien s'organiser. On peut penser comme les autres précédents qui ont parlé à l'effet qu'il peut y avoir sur route au départ, mais penser utiliser les rails.

Puis ça va forcer le gouvernement aussi à se... à rajeunir un peu son système aussi. On sait que c'est le CN, mais à voir à mettre plus de qualité sur les rails parce que là on développe pour plusieurs années à venir.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**M. LUCIEN BOIVIN :**

Merci.

**M. JEAN SIMARD :**

Merci.

---

**M. JAMES MOAR**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur James Moar.

Bonjour monsieur, et à vous la parole.

**M. JAMES MOAR :**

Oui, Monsieur le président. Bonjour, je me présente, c'est James Moar, Innu de Mashteuiatsh et père de famille.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 2: « Aujourd'hui, je représente mon entreprise, mes employés... »**

**Fin de la phrase, à la page 4: « [...] n'hésitez pas à communiquer avec moi au besoin. »**

**Fin du mémoire.**

Merci, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, monsieur Moar, pour votre présentation. D'ailleurs, à la fin de votre mémoire, donc vous mentionnez la minière Stornoway. Est-ce que vous avez collaboré à la réalisation du projet minier dans ce cas-ci?

**M. JAMES MOAR :**

Non, mais j'en ai entendu parler beaucoup. C'est pour ça que moi, je trouve ça intéressant, puis ça passe dans la cour chez nous, comme on va dire, t'sais, la réalité, là. Puis moi, dans le parc de Chibougamau, on est installé là, puis là je suis dans le transport, puis nous autres, ce qu'on veut, c'est créer de l'emploi.

Un exemple que nous autres, cet automne, au mois d'octobre, j'ai un projet de formation. J'ai 19 candidats, là, qui ont... je voudrais démarrer une cohorte à Mashteuiatsh, 100 % autochtone.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, ça, c'est prévu à l'automne?

**M. JAMES MOAR :**

Oui, à l'automne, au mois d'octobre.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**M. JAMES MOAR :**

Ça fait que là, il y a des démarches à faire, ça fait que nous autres, Développement Économique 02 puis le DMO à Mashteuiatsh, on travaille là-dessus, là. Ça fait qu'il y a un processus à faire avec l'école de Charlesbourg, ça fait que c'est pour ça.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K.

**M. JAMES MOAR :**

Puis nous autres, on a beaucoup de candidats à Mashteuiatsh parce que la population, c'est en bas de 30 ans, ça fait qu'on a une grosse... on a beaucoup de jeunes, puis il n'y a pas d'ouvrage. Ça fait que moi, je pense que ça pourrait être une bonne opportunité pour nos gens.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Puis je comprends aussi, c'est... si des jeunes sont intéressés à s'inscrire, c'est parce qu'ils ont... ils auraient une perspective d'emploi...

**M. JAMES MOAR :**

Oui, c'est ça, c'est clair, là.

**LE PRÉSIDENT :**

... qu'ils peuvent entrevoir, là, c'est ça...

**M. JAMES MOAR :**

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

... pour les motiver à s'inscrire. O.K., intéressant.

Puis après ça, pour finir, si je comprends bien, donc vous, vous êtes spécialisé dans du camionnage plutôt longue distance, hein, c'est ça qu'il faut comprendre?

**M. JAMES MOAR :**

Non, je fais du courte distance aussi. Moi, je suis dans le local...

**LE PRÉSIDENT :**

Sur de la courte distance aussi, O.K.

**M. JAMES MOAR :**

... puis on fait du longue distance aussi, les deux.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., courte distance. Mais éventuellement, ça veut dire, si je comprends bien votre mémoire, vous êtes ouvert à...

**M. JAMES MOAR :**

On est prêt à s'adapter, ce n'est pas un problème. Le transport, t'sais, moi, je pense que ce n'est pas un problème à s'adapter. Puis je suis bien entouré aussi, là. J'ai un confrère qui travaille avec moi, là, ça fait que, t'sais, on veut développer puis créer de l'emploi.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça fait que je vous remercie pour votre présentation.

**M. JAMES MOAR :**

Eille, merci beaucoup, hein.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça fait plaisir. Alors, nous allons faire une petite pause. Il est 14 h 15, donc on va faire une pause d'une quinzaine de minutes. Donc, nous allons reprendre à 14 h 30. Nous aurons encore quatre présentations.

---

**SUSPENSION DE LA SÉANCE À 14 H 15  
REPRISE DE LA SÉANCE À 14 H 30**

---

**M. PHILIPPE BUCKELL**

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, sans plus tarder nous allons inviter monsieur Philippe Buckell à s'avancer à la table des intervenants. Donc, monsieur Philippe Buckell peut s'avancer.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Bonjour, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Buckell. À vous la parole.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Bonjour Monsieur le président. Je tiens à m'excuser pour mon timbre de voix qui a rempli ce matin. Je tenais à être ici aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est rien.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Prenez votre temps à ce moment-là.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 2: « Je me présente, Philippe Buckell. Je suis associé et... »**

**Fin de la phrase, à la page 3: « [...] de nouvelles expertises dans nos communautés. »**

**Fin du mémoire.**

Merci beaucoup, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Alors, bien entendu, vous apportez un son de cloche un peu différent par rapport au transport ferroviaire, que beaucoup d'intervenants ont mis de l'avant hier soir, même cet après-midi.

Mais néanmoins, s'il y avait l'option qui était retenue, c'était le transport ferroviaire, bon, tantôt un de vos prédécesseurs a mentionné qu'il y avait quand même aussi du camionnage pour des intrants vers la mine ou des choses comme ça, votre position, c'est quoi à ce moment-là, si jamais c'était le transport ferroviaire qui était retenu? Comment vous voyez le projet maintenant?

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Bien, c'est sûr que c'est une option que... on préfère le transport par camion, mais l'important c'est que la mine voit le jour. Donc, on va toujours favoriser le camion par transport parce que l'historique du transport ferroviaire dans ma communauté est très négatif. Malgré qu'il y a eu beaucoup de sensibilisation dans les dernières années, il y a beaucoup moins d'accidents qu'il y en a eu par les années passées, mais si l'achalandage ferroviaire augmente dans ma communauté qui est séparée en deux puis le... le chemin de fer, aussi, coupe beaucoup l'accès au Pekuakami, au Lac-Saint-Jean. Donc, s'il y a de plus en plus de... le transport est augmenté, l'achalandage sur le chemin de fer, ça peut... ça peut avoir un impact majeur aussi. Donc, je vais toujours favoriser le transport par camion.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais disons dans l'optique... parce qu'on mentionnait tout à l'heure encore que, bon, il y a le projet de Nemaska Lithium, bon, il y a éventuellement d'autres projets miniers, donc il pourrait y avoir une augmentation majeure de transport, notamment de concentré, mais aussi de produits d'intrants vers ces emplacements miniers là. Dans un monde idéal, vous voyez ça balancé comment, le transport routier versus le transport ferroviaire?

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

C'est sûr que les deux peuvent être très bien complémentaires, là, au niveau de la proportion, je ne saurais pas dire, mais je pense qu'au niveau du transport par camion, que je connais plus, c'est sûr que ça va rentrer dans le flot de camionnage et d'achalandage qu'il y a déjà sur le réseau routier.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est sûr comme on a fait référence à une ou deux reprises jusqu'à maintenant, on avait demandé un avis au ministère des Transports. Eux autres, ils nous ont dit, bon, dans l'état actuel du camionnage, par exemple, donc le ministère n'anticipe pas de problème majeur, autrement dit, ou notable avec la venue d'un projet comme Métaux BlackRock sur le réseau routier. Bon. C'est ça qui a été dit par le ministère des Transports à la suite d'une question qu'on leur a posée.

Donc, pour le ministère des Transports, il n'y a pas d'obstacle à ce qu'il y ait du camionnage intensif qui soit fait dans le cas du dossier de Métaux BlackRock. Bon, c'est ce qu'on a tenu comme réponse, là. Ça fait que ça, ça peut être un côté positif pour vous, effectivement, qu'il y a cet avis-là du ministère des Transports.

Chose certaine, bien on voit aussi... ce n'est pas réglé, hein, on voit que, bon, ça discute fort dans les deux côtés...

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

... on pourrait dire ça tire des deux côtés de la couverture, en matière de transport.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

C'est sûr.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez, monsieur Buckell, d'utilisation du gaz naturel comprimé...

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

... puis du gaz naturel liquéfié. Est-ce que, sur le genre de parcours dont on parle, là, 450 kilomètres entre Chibougamau et Grande-Anse, est-ce que ce sont des options qui sont envisageables?

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Moi, je suis plus un détaillant de carburant, donc, mais j'ai été approché par les compagnies de transport qu'elles, elles ont une expertise là-dedans, et qu'il y a une proportion qui peut être prise en compte par... le moteur ne sera pas totalement à ces énergies-là, mais qui peuvent être prises en charge pour une certaine période du transport. C'est ce que j'en sais, mais je ne suis malheureusement pas un spécialiste au niveau de ces technologies-là. Mais j'ai une approche des transporteurs pour être capable de les approvisionner dans ces...

**LE COMMISSAIRE :**

O.K. J'avais une autre question sur le type de camion. Est-ce que les camions qui consomment du GNL... parce que de ce que je connais de ce domaine-là, les camions qui ont des moteurs qui...

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Biénergie.

**LE COMMISSAIRE :**

... permettent d'utiliser le GNL, entre autres, là, les moteurs Westport, là, ont des puissances moins grandes que les... je ne sais pas si vous connaissez... je ne suis pas un expert, là, mais...

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Ah, la question est bonne. Je pense que je vais m'informer aussi parce qu'éventuellement, bien on va en venir vers ça. Mais je ne peux pas vous répondre, j'aime autant ne pas m'avancer sur des domaines que je ne suis pas un expert dedans.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Je suis désolé.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

**M. PHILIPPE BUCKELL :**

Merci beaucoup.

---

**M. GILLES BRASSARD**  
**Mme JOANIE V. TREMBLAY**

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter des représentants de l'UPA, monsieur Gilles Brassard, premier vice-président secteur Saguenay, et madame Joanie V. Tremblay, qui est directrice service formation et vie syndicale.

Alors, bonsoir madame, bonsoir -- plutôt bonjour madame, bonjour monsieur. À vous la parole.

**M. GILLES BRASSARD :**

Oui, bonjour.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 3: « Le Syndicat local de l'UPA... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] du gagne-pain pour plusieurs personnes. »**

**Fin du mémoire.**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie pour votre présentation. D'ailleurs, pendant la première partie de l'audience publique, il y avait un agriculteur qui était venu, donc. D'ailleurs, j'avais fait une référence au dossier Pipeline Saint-Laurent dans lequel on avait eu plusieurs témoignages d'agriculteurs ou d'exploitants forestiers qui venaient nous montrer les difficultés qu'ils avaient avec... de cohabiter avec notamment des... même des emprises d'Hydro-Québec.

Même si les pylônes, on les voit, là, il y avait un agriculteur qui était venu en disant : « Vous savez, la machine agricole est de plus en plus grosse. J'avais de la nouvelle machinerie, je tourne autour d'un pylône, je l'accroche. Là, je vois que je l'avais un peu endommagé, puis c'est un pylône de 735 kV. J'ai appelé Hydro-Québec, ils sont venus faire les réparations avec diligence. » Après ça, il nous conte : « Bien, plus tard, j'ai reçu une facture pour les dommages que j'ai faits. »

Ça fait que c'est certain qu'on avait différents témoignages comme ça. Nous, dans le rapport, on avait dit, justement en rapport avec des emprises, hein, parce qu'en théorie, l'emprise, c'est perpétuel, donc c'est tant que...

**M. GILLES BRASSARD :**

Tant que ça existe.

**LE PRÉSIDENT :**

Même pas qu'ils l'utilisent, mais qu'ils sont susceptibles d'en avoir besoin, donc ça peut-être des centaines d'années.

Nous, on avait dit qu'il y avait une pertinence de moderniser le système, disons, de compensation, justement. Ça peut être d'aller dans des sens que vous proposez, ça peut être différent. Ça pourrait être basé sur des valeurs foncières. Mais ce qu'on avait dit, pour les emprises de transport d'énergie, pour nous « énergie », c'était électricité ou autrement dit gaz.

Dans le cas de Pipeline Saint-Laurent, c'était du carburant, mais on ne faisait pas de discrimination, là, on regardait tous les types d'emprise de transport d'énergie pour dire, bien, il y aurait probablement un intérêt de moderniser ça pour justement que ce soit plus intéressant pour les propriétaires de terrain qui doivent vivre avec ça, puis même après ça, ça peut être leurs enfants, leurs petits-enfants, là.

Parce qu'on avait un autre témoignage, c'était un vieux monsieur qui était venu en disant : « Moi, il dit, en 65, j'ai gagné à la loterie, mais à l'envers. » Il dit : « Je suis un propriétaire de terres à bois avec pas de bois dessus parce que j'ai trois emprises de lignes à 735. » Là, je ne me rappelle plus ça faisait quoi, 250 mètres d'emprise, quelque chose comme ça. Donc : « Je n'ai plus de bois qui pousse là-dessus depuis... » Genre 66-67, là, c'était les lignes qui venaient de Churchill. Bon.

Donc, c'est pour ça que nous, on avait été sensible à ces représentations-là pour dire, bien, ça serait le temps de moderniser. Bon, la formule peut être regardable, là. C'est sûr que personnellement, je l'ai déjà dit et signé dans un rapport, donc je ne suis pas antipathique à une idée comme ça de moderniser. Ce n'est pas moi qui décide, mais ça ne nous empêche pas quand même d'en parler.

D'ailleurs, dans votre mémoire, vous parlez du « plan-cadre ». Quand vous dites :

*« Le syndicat recommande qu'un addenda soit ajouté au plan-cadre. »*

À quel plan-cadre? Parce qu'on sait qu'il y a une entente UPA-Hydro-Québec. Je ne sais pas s'il y en a une...

**M. GILLES BRASSARD :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

... avec Énergir?

**M. GILLES BRASSARD :**

Non, c'est lui.

**LE PRÉSIDENT :**

J'imagine que oui? Oui?

**Mme JOANIE V. TREMBLAY :**

Oui, il y a les deux ententes.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est la fameuse entente UPA–Hydro-Québec et/ou l'entente, une entente UPA-Énergir, c'est ça?

**Mme JOANIE V. TREMBLAY :**

Oui.

**M. GILLES BRASSARD :**

Bien, nous, on est conscient que... là, on est ici, là, mais on est conscient qu'il faut remonter dans nos bureaux à la Confédération, à l'UPA, pour faire changer, pour amener le changement. Mais on a profité de l'occasion pour le présenter comme mémoire à vous.

**LE COMMISSAIRE :**

Il y a une entente...

**M. GILLES BRASSARD :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

... avec Énergir aussi?

**Mme JOANIE V. TREMBLAY :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Il y a deux... il y a deux ententes, O.K. Bon. Merci.

**M. GILLES BRASSARD :**

Parce que la principale préoccupation, c'est pour les générations futures. Parce qu'il y en a que c'est leurs parents qui ont ramassé le montant, puis là les enfants ou les nouveaux propriétaires sont pognés avec les installations puis ils n'ont plus de dédommagement. Ça fait que c'est surtout le dédommagement annuel, là, qui prime, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je suis d'accord aussi avec votre interprétation concernant les terres agricoles, là, votre mention, en disant : « Bien, le ministère de l'Environnement dit "Bon, maintenant, il faut éviter les milieux humides". » Après ça, il peut y avoir des boisés à haute valeur, il faut les éviter. Donc, par... on évite les milieux habités densément ou, même, habités.

Donc, on revient toujours à la notion : « Ah, ça veut dire "terres agricoles". » Hein, c'est toujours la constante qui revient. Par expérience aussi dans les dossiers que j'ai faits, autant au BAPE que comme consultant, il faut éviter... exemple, les érablières, il ne faut pas toucher à ça, par exemple. Bien là, il faut qu'on... on se retrouve la plupart du temps en terre agricole, effectivement.

**M. GILLES BRASSARD :**

Vous êtes chanceux, on n'a pas dit : « Il faut éviter les terres agricoles », là.

**LE PRÉSIDENT :**

Il faudrait faire de la téléportation, à ce moment-là, peut-être. Mais nous sommes sensibles à votre préoccupation. Ça fait que nous vous remercions pour votre présentation.

**M. GILLES BRASSARD :**

Merci.

---

**M. DANIEL TREMBLAY**

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 inc., monsieur Daniel Tremblay, directeur régional. Alors, bonjour monsieur.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Bonjour. En premier lieu, merci beaucoup de nous écouter au niveau qu'on peut soumettre nos commentaires, observations sur ledit projet de Métaux BlackRock.

Je me nomme Daniel Tremblay, je suis directeur régional de la Corporation des camionneurs en vrac, qui couvre toute la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Je représente 330 petites entreprises de camionnage en vrac. Chaque petite entreprise peut posséder plus qu'un camion, trois, quatre camions chaque, qui représente peut-être une flotte de camions de 5, 6 ou 700 camions. Je n'ai jamais calculé le nombre de camions qu'on représente.

On est affilié aussi avec un mouvement provincial qui est... qui vit depuis plus de 50 ans, qui représente à peu près 4 500 camionneurs en vrac, là, artisans, là, qui fait à peu près l'ensemble du territoire du Québec.

Nos associations, on a six bureaux dans la région, O.K. On a tous des employés, des directeurs, des directrices. On fait du dispatchage. C'est nous autres qui entretient le réseau routier par... dans presque toutes les municipalités du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Ensuite, toutes nos organisations sont toutes sous la surveillance de la Commission des Transports du Québec, ça fait que tous nos camionneurs en vrac, qui sont tous répartis au... monétairement et gains gagnés, sont tous équitables, compte tenu que la Commission des Transports du Québec nous surveille étroitement à chaque anomalie qu'on a dans nos bureaux. Ça fait que l'objectif de nos organisations, c'est vraiment le partage équitable entre tous ses camionneurs.

Pour le projet BlackRock, c'est sûr que nous autres, nous voulons aller de l'avant avec le promoteur parce que, de ce temps-ci, on a quand même des beaux investissements aux niveaux provincial et municipal, compte tenu des élections des deux dernières années. Ça fait que dans ce

temps-là, pour nous autres, le camionnage, bien c'est bénéfique parce qu'on va dire comme on dit dans le jargon, ils rouvrent les valves. Mais par contre, à court et long terme, ça ne veut pas dire que mettons en 2019-2020, les investissements gouvernementaux ou bien municipaux vont être encore de mise.

L'objectif -- pas « l'objectif », mais les grandes lignes de nos camionneurs, c'est des camionneurs qui sont assujettis par la Loi 430, la Société des... l'assurance automobile du Québec, ça fait qu'ils sont assujettis à des vérifications mécaniques. Ils prônent la sécurité.

Dans les derniers gros partenaires d'affaires qu'on a eus comme C.E.R., C.E.R. le parc éolien de Rivière-du-Moulin, ou l'AP60 ou, on peut même aller plus loin, construction de l'usine à Laterrière ou à Alma. On n'a jamais eu vraiment de grosse avarie, de gros incident. On prône vraiment pour l'environnement.

À titre d'exemple, quand on fait la stabilisation des berges du lac Saint-Jean, la compagnie Rio Tinto nous oblige vraiment à avoir des spécifications au niveau environnemental vraiment spécifiques, puis nos camionneurs se doivent d'être vraiment professionnels.

L'objectif, nous autres, qu'on vise avec Métaux BlackRock, c'est de vraiment participer à la construction de l'usine, au même titre qu'à d'autres projets que je vais vous énumérer tantôt, qu'on a participé activement dans des domaines privés ou publics.

Également, nous autres, la manière qu'on fonctionne pour être sûr de donner... si on fait un partenariat avec le promoteur, on a une logistique qui fait en sorte que mettons que le contrat se fait dans le secteur de La Baie, où qu'il y a à peu près une quarantaine de camionneurs, si le promoteur avec ses entrepreneurs généraux, qui ont octroyé des contrats, auraient besoin d'autres camions, on a un bureau régional qui va chercher un ensemble de camionneurs partout, partout dans la région. Ça fait que si ça prend une multitude de camions où que le poste où que les travaux s'exécutent, bien on est capable de subvenir à la demande. Au même titre qu'on a eu le déluge de 1996, où que ça a pris à peu près, je vous dirais 3-400 camions, bien on a été en chercher partout au Québec.

Je vous donne un autre exemple. Durant la stabilisation des berges, tout dépendant les automnes qu'on a, on peut aller chercher jusqu'à 150-160 camions dans une vague, là, très, très courte. La même chose qu'on a faite, l'usine d'Alma, on avait 125-130 camions à la réalisation, justement, du projet.

Ça fait que comme je vous disais tantôt, en première ligne, que vraiment l'objectif, nous autres, c'est la participation réelle à la construction de l'usine.

On est tous des organismes à but non lucratif. Le but, ce n'est pas vraiment faire de l'argent. On est surveillé par la Commission. Notre comptabilité est tout auditée, ça fait que c'est vraiment des entreprises qui sont transparentes.

Ensuite, le partenariat qu'on a eu au cours des années, à chaque fois qu'on a eu des gros projets d'envergure où que les bureaux d'audiences du BAPE sur l'environnement étaient de mise, on a toujours participé parce qu'on croit vraiment au développement régional puis aux retombées économiques locales.

Ce qu'on prône, nous autres, c'est vraiment les retombées. Il ne faut pas oublier que BlackRock, Métaux BlackRock, va quand même accaparer des terrains, utiliser des réseaux routiers. Ça serait de mise, d'après moi, que les retombées économiques soient quand même majoritairement régionales. Et notre banque de camions, je verrais d'un très mauvais oeil que ça serait des entreprises de l'extérieur qui arriveraient, puis que tous nos membres camionneurs seraient stationnés puis qu'ils ne pourraient pas participer à ces investissements-là dans le domaine privé.

Ententes différentes qu'on a eues dans les dernières années, on a eu des ententes avec la construction de l'aluminerie d'Alma, Laterrière, l'AP60 à Arvida. On a eu aussi des clauses de transport avec Péribonka IV, à la construction du barrage. On a eu des ententes avec la desserte ferroviaire de La Baie, un des derniers investissements. Aussi, le Programme de stabilisation des berges du lac Saint-Jean de Rio Tinto, le parc éolien de Rivière-du-Moulin. On en a eu à Manouane. On en a eu aussi dans le privé, au niveau des ententes avec la construction de la minicentrale de Val-Jalbert et des Onze Chutes. Même aussi, oui, Girardville. On a aussi des ententes avec la ligne... on a eu des ententes avec la ligne Chamouchouane-La Doré. GNL Québec, bien on espère que ça va être pour le futur. Et aussi la prison de Roberval.

On a aussi des ententes avec les municipalités, les villes du Québec, Hydro-Québec, le ministère des Transports, ce qui fait en sorte que quand on introduit des clauses de transport qui privilégient le camionnage en vrac local, les retombées restent vraiment locales. Quand les municipalités introduisent des clauses de transport, ça évite, mettons, qu'un entrepreneur de l'extérieur, là, je n'ai rien... on va donner un exemple. Un entrepreneur de Québec viendrait à Saguenay, puis il arriverait avec ses 20 camions, puis les retombées économiques, bien elles repartiraient pour Québec. Ce qu'on prône, nous autres, c'est vraiment des retombées économiques locales pour le camionnage en vrac.

Ensuite, nous autres, qu'est-ce qu'on... bien, pas « revendiquer », ce qu'on souhaiterait que le promoteur Métaux BlackRock prenne en considération, c'est le fractionnement des travaux, O.K., le fractionnement des travaux. S'il y a l'opportunité d'avoir le plus possible d'appels d'offres, ça va toucher le plus possible d'entreprises de la région. Parce qu'il faut se mettre en situation qu'on a de très bons entrepreneurs locaux, que ce soit des entreprises aussi. Juste à regarder les derniers gros contrats qu'on a faits dans notre région. Le CMAX a fait une belle présentation, justement, des retombées économiques puis des objectifs qu'ils ont atteints.

Également, on souhaite que dans les appels d'offres qui touchent le camionnage en vrac, qu'il y ait des appels -- qu'il y ait des clauses de transport qui privilégient le camionnage local. L'introduction

aussi, avant chaque début des travaux, de s'entendre avec l'entrepreneur général pour ne pas que le promoteur ait à s'interposer dans le projet entre l'entrepreneur général et le camionnage en vrac. Habituellement, la manière qu'on fonctionne, on dépose des ententes, puis c'est vraiment entre les deux parties qui fait qu'on fournit le camionnage de A à Z jusqu'à la fin du chantier.

Je vous ai mis aussi, en annexe dans mon mémoire, plusieurs exemples d'ententes qu'on a eues avec différents partenaires, là, comme je vous nommais tantôt, les Onze chutes, Val-Jalbert, le parc éolien de Rivière-du-Moulin, c'est tous des libellés où que, dans les appels d'offres publics, le promoteur de l'époque, on peut nommer ça comme ça, a introduit dans les devis, afin de faire des retombées économiques locales pour le camionnage en vrac.

Ça fait que c'est pas mal ça. Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté. Si vous avez des questions.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous avons quelques questions.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Tantôt, d'ailleurs, vous avez mentionné le CMAX. Est-ce que vous siégez au CMAX actuellement?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Non. Non, on ne siège pas au CMAX, mais on se fait un devoir de rencontrer le CMAX deux à trois fois par année. En plus, avec les courriels puis tout ça, le réseau du CMAX donne beaucoup, un gros coup de main à l'Association du camionnage en vrac pour être sûr de s'ingérer -- pas « s'ingérer », mais de participer à tous ces ensembles de projet là puis qu'ils ont quand même une bonne vision des futurs projets. Souvent, nous autres, le camionnage, bien on ne voit pas tout passer, mais avec la participation puis la collaboration du CMAX, ça nous met vraiment, là, à jour.

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas longtemps, je crois... c'était quoi... fin mai ou début juin, il y a eu une manifestation de camionneurs à Québec.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Je m'étais promené dans la rue, justement, pour regarder les camions, il y en avait des beaux. Mais c'était quoi déjà les revendications exactes qu'il y avait eu pour cette manifestation-là?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Les revendications, tout dépendant des secteurs, nous autres, dans la région, on n'a pas vraiment eu de problème avec les entrepreneurs ou avec les firmes-conseils en génie civil, mais il faut se remettre en situation avec la Commission Charbonneau. Il y a eu beaucoup, beaucoup de -- excusez-moi le terme, là -- de magouilles, de fausses facturations, puis tout ça. Comme on est un mouvement provincial, on a emboîté le pas à leur donner un coup de main à revendiquer que tous les appels d'offres dans les marchés publics se doivent d'être vraiment vérifiés puis de vraiment être transparents, qui, dans les grands centres, on va se dire les vraies choses, là, dans le secteur de Montréal, à des places comme ça, bien la game est beaucoup plus difficile qu'en région.

Nous autres, en région, tout le monde se connaît, c'est un petit peu plus dur, jouer, là, cette manigance-là. Ça fait que la revendication, c'était ça. C'était de dire au gouvernement, au ministère des Transports : maintenant, quand vous allez en appel d'offres, bien soyez sûrs que ça soit des organismes de courtage qui sont sous la surveillance de la Commission des Transports du Québec, qui ont des comptables -- une comptabilité auditée, qu'il y a des inspecteurs qui peuvent débarquer dans nos bureaux n'importe quand, de la Commission, pour faire des vérifications, si tous les argents, les retombées sont vraiment équitables entre tous les camionneurs en vrac du Québec.

Par contre, il y a d'autres courtiers au Québec qui ne sont pas sous la surveillance de la Commission des Transports du Québec puis qui donnent à qui mieux mieux, à son ami. C'était ça un petit peu la revendication. Là, je vous conte ça dans mes mots, là, mais grosso modo, c'était ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous me rafraîchissez la mémoire à cet égard-là. En page 17, c'est juste pour une vérification, dans les exemples que vous avez fournis, vous dites, bon, un exemple : « Transport de matières en vrac : exemple, Ville de Saguenay. » Mais le texte commence par : « La société Métaux BlackRock s'engage à exiger. »

**M. DANIEL TREMBLAY :**

C'est parce que quand j'ai marqué ça, je voulais montrer à Métaux BlackRock la manière qu'ils pourraient libeller dans ses appels d'offres.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est l'exemple à quoi ça pourrait ressembler, O.K.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

C'est l'exemple, c'est... ils pourraient dire... de partenariat. Je sais que j'ai déjà rencontré les gens de Métaux BlackRock. On a discuté aussi sur le transport au niveau de Chibougamau à Saguenay, les possibilités que moi, nos camionneurs pourraient participer à ça, si l'éventualité que le chemin de fer ne serait pas de mise.

J'ai déjà parlé des intérêts. C'était plus à titre d'exemple de différents partenaires qu'on a eus dans les années antérieures, puis de la manière qu'ils avaient libellé dans les appels d'offres.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci pour l'éclaircissement.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que l'Association des camionneurs artisans pourrait participer au transport du...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Du minerai?

**LE COMMISSAIRE :**

... concentré à partir de Chibougamau?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

On peut... nous autres, avec la banque de camions qu'on a, je ne vous cache pas qu'il y en a plusieurs qui font quand même du camionnage longue distance, là, que ça soit du copeau, que ça soit... moi, j'ai même encore des camionneurs forestiers. À l'époque, j'en avais 250 qui faisaient partie de

notre association, mais de fil en aiguille, avec le bois d'oeuvre, tout a baissé.

On a encore beaucoup de camionneurs qui, dans leur petite entreprise de camionnage en vrac, font du longue distance. Je ne vous cache pas, je vous le donne à titre d'exemple, que quand on a eu des... les médias ont parlé d'Arianne Phosphate, j'ai eu beaucoup de téléphones à savoir : « Comment ça fonctionne? Comment on peut s'acheter un camion? Puis quand est-ce que ça va commencer? »

Métaux BlackRock, c'est à peu près la même chose aussi. J'ai eu des téléphones. C'est sûr que Métaux BlackRock, on a toujours en tête le ferroviaire, hein, qui revient, qui revient, ça fait qu'au niveau du camionnage, j'ai moins eu d'appels comparativement à Arianne Phosphate que c'était vraiment la ligne de pensée, c'était vraiment par camionnage.

C'est sûr que si les bureaux d'audiences publiques recommandent, mettons, le camionnage au lieu de ferroviaire, je vais avoir des téléphones. Ça fait que de fil en aiguille, moi, avec... peut-être en collaboration avec les gens de Métaux BlackRock, je vais leur mettre une banque de camions disponibles, qui va faire en sorte qu'on pourrait fournir la demande. Peut-être pas au complet.

Un autre point qu'il faut vraiment vérifier puis regarder, c'est la relève. Parce qu'au niveau des conducteurs, il y a une pénurie de conducteurs exceptionnelle au Québec. C'est vraiment, là... on parle de transport, là, que ce soit n'importe quel transport qui touche la Loi 430 avec la classe de camionnage, ça va... je vous le dis, de par expérience, ça va devenir compliqué tantôt.

Au Québec, là, nous autres, on a des exemples, là, flagrants avec Turcot. Demain, vous allez parler du nouveau train qui va arriver à Montréal, toutes ces constructions-là qui arrivent -- c'est malheureux de dire ça -- en même temps, là, ça en prend des investissements, mais par contre, je vous le dis, je parle avec les gens du milieu, dans le camionnage, il va y avoir une pénurie, puis on est déjà en pénurie de conducteurs. Puis il ne faut pas se mettre la tête dans le sable, c'est vraiment réel. Ça se vole les chauffeurs à qui mieux mieux, puis ainsi de suite.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions pour votre présentation. C'était instructif.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Merci beaucoup. Bonne fin de journée.

---

**M. GÉRALD SAVARD  
M. STEEVE LEMIRE**

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter la MRC du Fjord-du-Saguenay, monsieur Gérard Savard, préfet, ainsi que monsieur Steeve Lemire qui est coordonnateur à l'aménagement du territoire. Alors, étant donné que vous êtes les deux, bien vous présenter chacun pour les fins d'aider la transcription.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Pas « Gérard », Gérald. On me mêle souvent. Gérald Savard, le préfet de la MRC.

**M. STEEVE LEMIRE :**

Bonjour. Steeve Lemire, coordonnateur à l'aménagement du territoire à la MRC.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour. À vous la parole.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Ça fait plaisir d'être avec vous aujourd'hui. Vous savez, la MRC du Fjord, c'est la MRC qui est la plus proche de ville de Saguenay. Elle ceinture la ville de Saguenay. Elle a, grande comme la Suisse, 44 000 kilomètres.

Chez nous, pour nous, le développement économique, pour moi comme préfet, est très important. Aussi, en passant, c'est moi qui est président de la Table régionale des élus. Peut-être qu'à l'occasion, je parlerai de la Table, puis ça va... je suis le préfet de la Table. La Table régionale des élus, c'est les maires de ville, tous les maires de ville de la région, que ça soit Dolbeau, Saint-Félicien, Roberval, Alma, Saguenay et les quatre préfets, et Mashteuiatsh avec nous.

Le projet de Métaux BlackRock, le titre, il est très important: « Un projet que la région se doit de réussir ».

Au dernier Sommet économique en 2015, il y a eu des priorités. Puis nous, à la Table régionale des élus, si j'en fais un lien, on s'est donné quatre priorités. La première, c'est la prolongation de l'autoroute Alma-La Baie. La deuxième, c'est le gaz naturel qui passe en dessous de Ville de... du

Saguenay pour aller vers Saint-Honoré, vers le nord, jusqu'à Dolbeau du côté nord. L'autre, c'est la couverture Internet, cellulaire. Et l'autre qui est importante, qu'on travaille depuis longtemps à la CRÉ, à la TRÉ, Table régionale des élus, c'est l'optimisation du réseau ferroviaire qu'on parle depuis longtemps dans la région.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 3: « La motivation des élus sur ces choix... »**

**Fin de la phrase, à la page 4: « [...] dont notre capacité à innover. »**

Là, on veut donner un exemple. À la MRC du Fjord, il y a un projet actuellement, on a eu le décret il y a déjà quelques années, de la mine Ariane Phosphate, c'est une mine dont on a le décret de la mise en place de la mine et le décret de la route. Ce qui nous manque, c'est l'autorisation du Canada pour créer un port du côté de Sainte-Rose vers le nord. On a un port du côté de la zone industrielle portuaire à Saguenay, puis on en veut un de l'autre côté pour descendre le phosphore à ce bateau pour aller dans le monde entier. Et je cite quelque chose que... lors du décret, qu'Ariane Phosphate disait...

*« Par la présence d'une juridiction favorable à l'investissement et à l'exploitation minière et dans un milieu doté d'infrastructures bien développées. »*

Ce qui veut dire que notre région est bien développée pour recevoir des projets comme Métaux BlackRock.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 4: « Parmi les quatre éléments favorables qu'elle évoque... »**

**Fin de la phrase, à la page 4: « [...] sociales, environnementales et politiques. »**

Maintenant, l'enjeu du transport du minerai. Dans ce projet, on voit que c'est vraiment un enjeu. Nous, à la Conférence régionale des préfets anciennement, et maintenant la Table régionale des élus, parce que Québec a aboli les CRÉ, on avait fait faire deux études pour le chemin, le chemin de fer.

Dans cette étude, on voyait l'importance, d'un jour, si on veut développer la région, de bien développer le chemin de fer. Parce que dans une logique dans ce projet de Métaux BlackRock, on voit que maintenant, on peut passer de Chibougamau jusqu'à Tadoussac. Il y a quelqu'un qui me disait -- je n'avais pas vu autant ça comme ça -- il me disait : « C'est un enjeu important qu'on voit que si ce projet-là se réalise, de plus en plus, à cause du port qu'on a actuellement sur le territoire à Saguenay, nous pourrions faire venir du minerai de plus en plus de Chibougamau, de plus en plus du nord, parce qu'eux n'ont pas cette route d'eau qui est le Saguenay et le fleuve. »

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 5: « Le transport du minerai entre le site d'extraction... »**

**Fin de la phrase, à la page 5: « [...] les intervenants concernés conviennent d'une entente. »**

Ce qui veut dire que, nous, à la Table régionale des élus, quand on a parlé de quatre priorités tout à l'heure, le premier ministre était avec nous, il était à ma gauche, puis c'est ce qu'on disait, quand on est arrivé à cette priorité : « Monsieur le premier ministre, dans la région, depuis six ans, sept ans, on a fait faire des études, on a parlé de ce chemin de fer. C'est à vous maintenant, comme premier ministre, à s'en occuper. » J'ai dit : « C'est le ministère des Transports du Québec, mais vous, vous devez rapidement... »

Parce que quand il n'y avait pas de pression, ça allait bien, mais là maintenant, avec le projet de BlackRock, on s'aperçoit qu'il y a une pression de régler ce problème de chemin de fer, de s'entendre avec Rio Tinto, de voir à l'améliorer. Ça, c'est un problème qu'on a, puis je suis certain que ce projet-là va faire à régler ce problème. Puis dans le futur, on pourra avoir d'autres projets de la sorte qui viendront du nord.

*« Des retombées du projet positives pour la région. Les activités économiques dans la région stagnent depuis quelques années. »*

T'sais, dans la région ici, on pense que tout va bien, le taux de chômage plus bas ou... mais ça ne va pas si bien parce que quand je disais les quatre priorités tout à l'heure, on a... dans la région, si on ne réussit pas, je le dis, je le répète souvent dans des discours ou dans des réunions, BlackRock et Ariane, et sûrement GNL, ces trois projets-là, ça va être difficile. Il faut absolument que ces projets réussissent.

Une des raisons que je dis souvent aussi -- je me sors un peu quand même du texte -- c'est qu'au niveau immigration, si on veut immigrer de plus en plus dans la région, c'est ce que j'expliquais au premier ministre et à un ministre dernièrement, qu'il faut y aller par déplacement, nous. Si on a des... du travail à des salaires élevés, comme BlackRock, Ariane et GNL et ces gros projets, même Rio Tinto, les gens qui facilement viennent s'installer à Montréal, à Québec, en immigration, vont se déplacer chez nous. Puis moi, c'est ce que je dis, si on veut immigrer, faire augmenter la population dans la région, il faut y aller par ce genre de travail qui va payer beaucoup, du 80-100 000 \$.

Et ce qui n'est pas à... sur notre territoire de la MRC aussi, ce qu'il faut reconnaître, c'est que nous avons un exemple, c'est la mine Niobec à Saint-Honoré qui est sur notre territoire.

*« ... que les projets miniers, lorsqu'ils sont encadrés... »*

On vit avec ce projet d'une mine dans la région, il y en a seulement qu'une sur le territoire de la MRC près de Ville de Saguenay. Quand ce projet a été...

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 6: « [...] encadré et soumis à des processus comme celui-ci... »**

**Fin de la phrase, à la page 6: « [...] à la revitalisation de la région. »**

... et le maintien, comme je vous disais tout à l'heure.

La MRC du Fjord affiche une économie liée en grande partie par ses ressources naturelles. Sur le territoire de la MRC du Fjord, on a cinq centrales hydroélectriques, on a un parc éolien, on a de la forêt, on a la mine Niobec, on a beaucoup de ressources naturelles. Puis nous, ce qu'on veut...

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 7: « Le défi de la MRC du Fjord-du-Saguenay... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] l'accompagnement de grands projets... »**

Si on veut devenir plus grand dans la région, il faut absolument ces grands projets.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 7: « ... et d'être concurrentiels et avant-gardistes... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] dans la qualité de la main-d'oeuvre... »**

On dit souvent, puis on rencontre souvent Rio Tinto, les grands patrons, on dit souvent que dans la région, il y a de la bonne main-d'oeuvre.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 7: « Pour toutes ces justifications évoquées... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] de notre MRC et de notre région. »**

Ça, on l'a dit plusieurs fois, puis je pense que dans la région, les derniers projets, on l'a fait.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase, à la page 7: « Et demande que Métaux BlackRock favorise le réseau... »**

**Fin de la phrase, à la page 7: « [...] pour l'utilisation de ce réseau. »**

**Fin du mémoire.**

C'est ce que je disais tout à l'heure, il faut absolument que Québec, puis même peut-être Canada se mêlent rapidement parce qu'il ne faut pas laisser un tel projet, dans l'économie du Québec, à cause d'un problème de chemin de fer, ne pas se réaliser. Absolument. C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Monsieur Renaud.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, j'aimerais... je vais peut-être avoir une précision. Quand on parle « rapidement d'une entente d'affaires pour l'utilisation »... « que les partenaires impliqués », j'étais sous l'impression, là, qu'on parlait de RTA et BlackRock.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez, là, de Québec et...

**M. GÉRALD SAVARD :**

Le ministère des Transports. Quand on s'est donné -- c'est ce que je disais -- quand on s'est donné le... nos quatre priorités, la Table régionale des élus, là, le premier ministre était avec nous, puis c'est ce que je lui ai demandé. J'ai dit : « Nous, on a fait tous les efforts ». Là, c'est BlackRock avec Rio Tinto, dont on les a rencontrés v'là pas longtemps, Rio Tinto, qui sont d'accord avec ce projet-là, mais ça dépend à quel prix puis comment ils le veulent. Mais nous, on voulait, puis on a demandé que Québec s'en mêle au plus vite parce que ça devient... plus à nous comme maires ou préfets, ça devient un problème au niveau du premier ministre et de son ministère des Transports.

**LE COMMISSAIRE :**

Et dans ce sens-là, vous parlez d'amélioration des infrastructures, c'est ce que je comprends ou?

**M. GÉRALD SAVARD :**

Bien, qu'ils s'entendent à améliorer les infrastructures puis permettre que le train puisse passer à cet endroit, qu'ils s'entendent, Rio Tinto, BlackRock, puis que ce chemin serve pour même d'autres compagnies, qu'on le développe. On voit qu'il est développé un peu, mais pas très développé.

Si on a des projets comme celui-là, on vient de mettre une pression pour forcer le gouvernement à le développer. Nous, la région, on a tout fait en sorte, par des études, pour démontrer qu'on voulait... ce chemin de fer là était important, mais il n'y avait pas de projet. Une fois qu'il y en a un, là on voit que la pression est forte pour le développer, puis c'est ce qu'on demande à Québec, au ministère des Transports et au premier ministre. Il faut régler ce problème-là, il faut qu'il y ait une entente. Ça prend un médiateur ou quelqu'un qui dit : « On ne peut pas échapper un projet pour une affaire comme ça. »

**LE COMMISSAIRE :**

L'entente entre... parce qu'actuellement, RTA est venu hier, je ne sais pas si vous les avez entendus, qui nous... ils nous ont dit qu'ils avaient la capacité et la volonté aussi de transporter le minerai de BlackRock, et qu'ils étaient prêts à s'engager à long terme, puis qu'il y avait des négociations au niveau des tarifs.

Alors là, on a deux entreprises privées qui négocient. Le ministère des Transports dans ça, quel serait son rôle? Parce que là, c'est deux entreprises privées qui vont signer ou qui vont possiblement s'entendre pour utiliser un réseau.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Bien, c'est dans la façon... est-ce qu'ils vont s'entendre? Ça se peut qu'ils ne s'entendent pas. Puis s'ils ne s'entendent pas, bien, monsieur le premier ministre ou le ministère des Transports du Québec, faites quelque chose au plus rapide, qu'ils s'entendent. C'est dans le sens-là, là.

**LE COMMISSAIRE :**

O.K.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Parce que si on échappe un projet à cause qu'ils ne s'entendent pas, il y a un problème. Est-ce que Québec peut compenser, est-ce que ça peut devenir... au lieu de... quelqu'un me disait : « Au lieu que ça soit Québec qui s'en occupe, ça peut être le Canada. » Peut-être que ça serait mieux. T'sais, dans...

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**M. GÉRALD SAVARD :**

... régler ce problème de cette façon-là.

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**M. GÉRALD SAVARD :**

C'est de cette façon-là qu'on voulait l'apporter.

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Il reste un... c'est un grand problème, il devient grand, là, puis il devient important. On parle souvent de la région, mais il est national aussi, là. Une mine de la sorte puis un projet de la sorte, qu'on parle tout près d'un milliard, au niveau du Québec, c'est toute qu'une richesse dans le développement économique. C'est ce qu'on recherche.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous favorisez le transport ferroviaire, et je comprends que le projet est d'une telle importance que, s'il y a des obstacles au transport ferroviaire, vous seriez quand même disposé à favoriser le projet, à être d'accord avec le projet, même s'il va vers le transport par camion?

**M. GÉRALD SAVARD :**

Ah, c'est sûr que moi, oui. On ne peut pas échapper un projet de la sorte. S'il se fait par camion, il peut être sur une façon temporaire. T'sais, Québec peut dire : « Temporairement, avant de régler le problème, vous avez un tel... un an ou deux. » Un temps, puis après on y va... t'sais, c'est une logique, le train.

T'sais, dans la région, là, quand on regarde, puis on analyse la région, puis partout dans le monde quand on fait du développement, puis on a cette chance-là dans la région : nos routes, chemins de fer puis la route d'eau. Moi là, je l'appelle « la route d'eau », le Fjord et le Saint-Laurent. On a les trois secteurs importants.

Puis là, on en a un qui a un problème. T'sais, on ne peut pas... dans le futur, si on veut développer Chibougamau et Tadoussac, tout transporter en camion... peut-être que ce projet-là, oui. Mais dans le futur, si on veut se développer puis continuer, ça prend un chemin de fer en bonne forme, puis on l'a. Si on ne l'avait pas, imaginez combien de millions que ça coûterait. On l'a, puis c'est comme un problème que nous avons, qui est pour moi temporaire.

Il peut y avoir une mesure temporaire, le camion, et régler ce problème ensuite. Mais ce qui est important, c'est la pression qu'on a actuellement pour régler le problème que je répète depuis trois, quatre fois.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne sais pas si vous avez assisté ou pris connaissance des séances -- la séance d'hier. Donc, on...

**M. GÉRALD SAVARD :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

... on a eu la mairesse de Chibougamau qui est venue se positionner en disant... disons essentiellement, il y avait deux éléments. Elle, bon, dit : « Si pas de train, je m'oppose au projet *sine qua non*. » Donc, elle a dit: le camionnage temporaire, pour elle, c'est inacceptable. Donc, c'est sa... sa prise de position est là. Mais en plus de ça, elle a dit aussi qu'elle développait un projet de centre de transbordement multi-usager, si je me souviens bien qui est au nord de Chibougamau, mais qui est relativement éloigné de l'emplacement minier de Métaux BlackRock.

Donc, ce que ça veut dire, encore une fois, elle semble vouloir insister que Métaux BlackRock utilise son centre de transbordement qui serait, si je me souviens bien, là, genre 80 kilomètres de camionnage à faire pour aller au centre, étant donné qu'il faut faire un détour, là, on ne peut pas utiliser la route directement, ce que j'avais compris, là. Il faudrait faire un détour par un chemin forestier pour éviter les secteurs habités.

Alors, ça aussi ça vient peser sur Métaux BlackRock, ces pressions-là. Donc, on n'a pas juste la situation de la voie ferrée, autrement dit, on a une situation du côté nordique, là, aussi. Ma question, c'est du côté de la Table régionale des élus, est-ce que vous êtes en communication avec les gens de Chibougamau?

**M. GÉRALD SAVARD :**

Bien, déjà, il y a quelqu'un qui a communiqué avec elle, puis dans le futur, on veut un bon lien avec, puis c'est ça que je dis, Chibougamau, ça a tout le temps été comme un lien avec la région, mais qu'il faut développer encore plus. Elle, elle va comprendre que s'il y a un projet de la sorte, qu'elle dit qu'elle s'oppose, mais peut-être qu'elle ne s'opposera pas en profondeur non plus.

Parce que le jour où est-ce qu'on va voir qu'il y a un projet ensemble, là on va voir que c'est possible. Elle, elle ne comprend peut-être pas qu'on a une zone industrialo-portuaire, puis qu'on peut partir en bateau. Parce qu'actuellement, vous savez... peut-être que je ne veux pas sortir... c'est parce que j'y pense, si on veut... on est tellement accroché aux États-Unis actuellement, vous voyez comment.

Si on part avec un bateau -- c'est ça qu'il faut que... je lui ferais comprendre, moi, à la mairesse, lui parler -- si on part en bateau avec notre matériel, on peut aller dans le monde entier. On peut aller hors des États-Unis. C'est gros. Puis par train, c'est plus difficile d'aller dans le monde entier. Puis par bateau, on peut le faire.

Ça, c'est quelque chose que j'expliquerais à la mairesse, que si on veut développer à partir de Chibougamau vos minerais, tout ce que vous avez, il faut l'apporter dans le monde entier, pas seulement voir local ou seulement que l'Amérique. Il faut aller plus loin. Puis ça, peut-être qu'elle comprendrait ce principe-là qu'actuellement, monsieur Trump nous fait comprendre qu'on est très attaché -- qu'on exporte à 85 % chez eux, puis qu'on est pris avec ça un peu. C'est ce que je lui dirais, moi. Il faut aller dans le monde entier maintenant, si on veut se développer. Pas être proche, pas être local.

Mais elle, peut-être qu'elle dit qu'elle serait contre, mais un projet comme ça, ça me surprendrait qu'elle soit complètement contre, là. Il y a des choses à faire sans qu'elle... on ne peut pas s'opposer à un tel projet. Ça a été mon titre. C'est impossible. Il y a sûrement -- pas « sûrement », il y a une possibilité de s'entendre.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Parce qu'il faut aussi vous expliquer que dans le cas de l'emplacement minier, c'est un... c'est soumis dans la procédure nordique, donc ça passe via deux types de comité, là, ce qu'on appelle le Comité d'examen puis le Comité d'évaluation, que les gens appellent communément COMEX, COMEV. Grosso modo, le Comité d'examen, lui, fait des recommandations. COMEV fait faire l'évaluation.

Donc là, actuellement, bon, on sait que Métaux BlackRock a déposé un avis de modification à son projet original, donc qui va être examiné par le COMEX, donc qui est situé sur un territoire nordique. Alors, ça veut dire que ça, c'est un processus d'autorisation qui est distinct de celui du Conseil des ministres.

Donc, la procédure des projets dans le sud, c'est... le BAPE est aviseur, ne fait pas de recommandations. Donc, ça n'appartient pas au BAPE de faire une recommandation positive ou négative sur un projet. La loi explique que ça appartient à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de faire une recommandation positive ou négative. Et c'est le Conseil des ministres qui rend la décision.

Dans le cas nordique, disons que le COMEX fait une recommandation vers le sous-ministre, et c'est le sous-ministre qui... du ministère de l'Environnement, autrement dit, qui lui joue en quelque sorte, là -- c'est plus compliqué que ça, mais en simplifiant -- c'est le sous-ministre du ministère qui joue le rôle, ni plus ni moins, du Conseil des ministres au niveau permis, dans ce cadre-là, en examinant les recommandations, bien entendu, du COMEX.

Donc, on est dans deux processus distincts, hein. C'est une vérité de La Palice de dire : la mine sert à approvisionner l'usine de transformation, donc c'est sûr que ça prend la mine pour approvisionner l'usine de transformation. Donc, l'usine n'a pas de sens sans la mine, n'aurait pas d'approvisionnement, et entre les deux, bien ça prend une chaîne d'approvisionnement qui serait soit une voie ferrée, soit une route. Donc, on... bon, ça fait partie de la dynamique.

Mais une chose certaine, il y a deux types d'autorisations à donner. C'est sûr que ça vient du même gouvernement, là, mais je ne suis pas au fait, là, comment les discussions vont éventuellement se faire entre... c'est sûr que le COMEV, il est dans le ministère de l'Environnement en quelque sorte, là, le comité d'évaluation, parce que c'est le sous-ministre qui fait la décision, et les fonctionnaires qui préparent les projets de décrets à l'intention de la ministre, bien ils sont dans le même ministère. Bon. Il faut espérer que tout ce monde-là se parle bien.

Mais il ne faut pas oublier qu'il y a deux processus d'autorisation, qu'on comprend que les deux autorisations sont requises. Puis finalement, bien il faut bien mentionner qu'en vertu de la *Loi sur la*

*qualité de l'environnement*, l'article 6.3 de la Loi, nous, notre commission, la commission du BAPE ne peut pas enquêter sur le territoire nordique. Hein, c'est interdit par la loi.

Donc, c'est pour ça qu'on était toujours dans les nuances concernant la mine. Mais ce qu'on précisait, c'est sûr que sur le transport, comme j'ai encore dit hier, on n'arrête pas la ligne de partage des eaux, hein, au sud de Chibougamau, puis qu'on tombe dans le néant après. C'est sûr que le transport, il commence puis il finit. Bien, il faut en tenir compte, nous autres.

Mais c'est sûr que du côté de la mine, nous, on ne touche pas du tout. On n'a rien... on ne peut rien dire sur la mine elle-même, mais ça n'a pas empêché les gens de venir participer et de nous faire part de préoccupations, comme la mairesse de Chibougamau a fait, à la commission, pour sensibiliser, par exemple, la commission et les gens dans la salle à ses propres intérêts pour sa région, et également pour les... ses demandes, ses revendications face à Métaux BlackRock.

Mais ça fait partie du contexte qu'il y a différentes problématiques, là, qui sont à régler.

**M. GÉRALD SAVARD :**

C'est encore une fois, c'est une question de... c'est au gouvernement du Québec de... au niveau du développement économique, qui fait en sorte que ce projet-là se... on ne peut pas passer au côté d'un projet de la sorte.

Même monsieur Couillard ou le... si un prochain premier ministre ne passerait jamais au côté d'un tel projet. Ce qui veut dire qu'il va regarder, ce que vous dites, là, il va l'analyser comme il faut. C'est... ça devient très, très haut dans la décision. C'est une décision importante. C'est une décision de Québec, là.

Je pense que -- si je reviens à la mairesse de Chibougamau que moi, je ne connais pas actuellement -- elle va... c'est de la façon de lui faire comprendre la zone industrialo-portuaire que nous avons, dans la région, qui n'est à peu près pas utilisée, qu'il faut utiliser, si on veut continuer à se développer, Chibougamau et notre région.

Je suis certain qu'elle va le comprendre avec le temps. Pour elle, c'est nouveau. C'est nouveau pour elle. Ils ne sont pas habitués à Chibougamau de faire ce qu'on va faire là. Ça va être la première fois. C'est un événement qui est différent de tout ce qu'ils ont fait depuis des années, qu'on entend dire qu'en Abitibi qu'ils ont des mines, puis qu'ils ont des mines, puis qu'ils l'exportent toujours par train ou par camion du côté de Montréal, t'sais, sans passer vraiment par ici.

Ça va être une première, puis pour elle, pour eux, c'est tout qu'un changement à accepter aussi, là, de la sorte : « Je prends mon minerai puis je l'envoie dans la région. » Il y a une compétition entre

régions, il y a une compétition entre territoires, qu'on vit souvent entre villages. Puis je suis certain que Québec puis... on va être capable de le réussir à lui faire comprendre ou négocier avec eux.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, je vous remercie pour votre contribution.

**M. GÉRALD SAVARD :**

Oui. Merci pour vous.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, la présentation par la MRC du Fjord-du-Saguenay était la dernière présentation qui était cédulée, donc le dernier mémoire.

Alors maintenant, ça veut dire, nous n'avons pas d'autres présentations, et je vais procéder aux formalités liées au discours de fermeture de la deuxième partie de l'audience publique.

---

**MOT DE LA FIN**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, officiellement, donc, je mets fin à la deuxième partie de l'audience publique.

Je vous fais des petits rappels. Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions dans les centres de documentation du BAPE à Québec -- dans le centre -- et ainsi que dans le site Web du BAPE. Le centre de consultation situé à la bibliothèque municipale de La Baie demeurera ouvert tout au long du mandat de la commission, qui se termine en octobre, et de même que le centre va rester ouvert un mois après la sortie publique du rapport du BAPE, à ce moment-là.

Le ministre a 15 jours pour rendre le rapport du BAPE. Ça nous met ni plus ni moins au 1<sup>er</sup> novembre, donc ça veut dire que le centre est accessible jusqu'à ce moment-là, devrait être accessible jusqu'à la fin novembre.

Les personnes désirant exercer leur droit de rectification par écrit auront jusqu'au 27 juillet prochain, c'est-à-dire vendredi la semaine prochaine pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, donc on essaie toujours d'être accommodant, veuillez en faire part, par contre, à

l'avance à madame Caroline Cloutier qui est notre coordonnatrice de la commission, car à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas accepter la rectification si vous dépassez ce délai.

Je rappelle encore une fois que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises. Nous, on examine les rectifications. Si on juge que certaines des rectifications ne sont pas conformes à la règle, on retourne le document à celui qui nous l'a envoyé pour lui dire : « Ça, il y a un certain nombre... il y a de l'opinion là-dedans. »

Nous, on ne veut pas de... partir de débat, ne serait-ce que par équité. C'est-à-dire quelqu'un réagit, fait de l'opinion, bien ça veut dire la personne, dans la rectification, la personne prendrait connaissance de la rectification d'opinion, on pourrait dire, dont elle fait l'objet, puis elle va vouloir réagir. Donc, on ne veut pas de... ni plus ni moins une partie de ping-pong.

Donc, si on considère que ce n'est pas de la rectification, on retourne à ce moment-là le document en demandant qu'il soit révisé. Si on le refuse, ça veut dire qu'on n'en tiendra même pas compte dans nos travaux, comme aucune rectification. Donc, il faut que le document soit entièrement à notre satisfaction.

Par ailleurs, la commission d'enquête poursuit ses travaux et le rapport sera déposé au plus tard le 17 octobre prochain. La commission d'enquête tient à exprimer son appréciation, donc, aux personnes qui se sont intéressées à ses travaux en posant des questions, donc en première partie de l'audience, en déposant un mémoire à la deuxième partie.

Donc, on a un certain nombre de mémoires qui... ils ont été déposés, là, je n'ai plus le chiffre exact, mais disons au moins genre huit mémoires, huit, neuf... huit, neuf mémoires, alors ces mémoires-là, donc, n'ont pas fait l'objet d'une présentation, mais ils vont être déposés incessamment. Donc, les gens peuvent en prendre connaissance.

C'est important de mentionner que la commission lit tous les mémoires et accorde la même importance à un mémoire qu'il ait été présenté ou pas.

Donc, je tiens à remercier tous ceux qui sont... ont déposé un mémoire ou simplement... et même ceux qui sont simplement venus participer à l'audience publique en s'intéressant, là, à ce qui se passait, sans intervenir.

Je remercie également les personnes-ressources que nous avons eues en première partie et je remercie également l'initiateur du projet pour sa collaboration au processus.

Je tiens également à faire des remerciements spéciaux à monsieur Pierre Dufour pour la webdiffusion des séances, de façon vidéo, pour cette deuxième partie de l'audience publique, sans

oublier messieurs Michel Guimont et Steve Trahan pour leur soutien technique. Alors, merci messieurs.

Alors, ceci met fin à l'audience publique, à la partie publique, et je vous souhaite une bonne fin de journée.

---

**LEVÉE DE LA SÉANCE À 15 H 35**  
**FIN DE L'AUDIENCE**

---

Je, soussignée, VÉRONIQUE SANGIN, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de l'audience que j'ai entendue via webdiffusion vidéo, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

*Véronique Sangin*

---

Véronique Sangin, s.o.