

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 DE PROJET D'USINE DE TRANSFORMATION  
DE CONCENTRÉ DE FER EN FONTE BRUTE ET EN FERROVANADIUM  
À VILLE DE SAGUENAY**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**VOLUME 2**

---

Séance tenue le 20 juin 2018 à 13 h  
L'Hôtel La Saguenéenne  
250, rue des Saguenéens  
Ville de Saguenay

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 20 JUIN 2018

<b>MOT DU PRÉSIDENT</b> .....	1
<b>PRÉSENTATION D'HYDRO-QUÉBEC</b> .....	9
<b>PRÉSENTATION D'ÉNERGIR</b> .....	20
PAUSE	
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS</b>	
M. ALAIN POIRIER.....	28
Mme MANON CYR.....	42
M. LUC MICHAUD.....	45
M. MARCO BONDU.....	45
M. TOMMY TREMBLAY.....	48
M. ÉRIC COURTOIS .....	54
M. PHILIPPE BUCKELL .....	57
M. JEAN-MARC CREVIER.....	60
M. JAMES MOAR.....	63
M. GILLES DUFOUR.....	66
M. PIERRE GIRARD.....	76
M. NICOLAS LAVOIE.....	81
QUESTIONS PAR LA COMMISSION.....	85
<b>MOT DE LA FIN</b> .....	95

**SÉANCE AJOURNÉE AU 20 JUIN 2018, À 19 H**

---

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

Mesdames et messieurs, bonjour, et bienvenue à cette deuxième séance 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.

Donc, cet après-midi, la commission va poursuivre la séance de... -- s'il vous plaît -- la séance de questionnement. Le registre est toujours ouvert. Hier, nous avons des personnes qui étaient inscrites au registre, on va les appeler voir si elles sont ici cet après-midi. Avant d'aller aux questions à proprement dit, alors nous allons quand même débiter la séance avec une présentation par Hydro-Québec. La commission va poser, s'il y a lieu, quelques questions à la suite de la présentation. Après la présentation d'Hydro-Québec, ça sera poursuivi par une présentation par Énergir. Encore là, la commission pourra poser quelques questions. Les représentants d'Hydro-Québec et d'Énergir vont demeurer sur place cet après-midi pour éventuellement répondre à des questions que les participants pourraient avoir.

Mais, avant de procéder, on va faire le tour pour des informations qui sont en attente. Je vais commencer avec les personnes-ressources. Du côté des personnes-ressources... Et, en même temps, on va en profiter pour... il y a des petits changements également sur... pour certaines personnes-ressources.

Alors, du côté des personnes-ressources, je vais commencer avec le ministère de la Santé, donc pas d'informations en attente?

Du côté du ministère du Développement durable? Pas d'informations en attente. Par contre, madame Lavoie, si vous pouvez nous indiquer, nous avons des gens, on peut les apercevoir ici à l'écran, donc nous avons des gens du ministère, donc si vous pouviez nous les présenter ainsi que leur champ d'expertise.

### AUDREY LUCCHESI LAVOIE :

Oui, certainement. Donc, on a plusieurs personnes aujourd'hui en visioconférence. On a, à la droite complètement -- je vais commencer vers la droite en allant vers la gauche -- on a Martine Proulx, de la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère; on a monsieur Vincent Veilleux, qui travaille à l'expertise et analyse pour le secteur également air; on a également monsieur Jean Samson, de la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère; on a monsieur Michel Duquette, qui est analyste en analyse de risques technologiques, qui travaille à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels; on a monsieur Steve Doucet-Héon, qui travaille pour la Direction avec le marché du carbone; puis on a madame Claudine Gingras, qui travaille pour la Direction de l'expertise

climatique pour les gaz à effet de serre également.

**LE PRÉSIDENT :**

Et ce qu'on va... pour procéder, à ce moment-là, je m'adresserai toujours à vous pour les questions au ministère, à ce moment-là vous ferez le... vous ferez le trafic, comme on dit en bon français...

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui, certainement.

**LE PRÉSIDENT :**

... pour nous diriger au bon endroit.

Alors, maintenant, du côté de Ville de Saguenay, Promotion Saguenay.

**CLAUDE BOUCHARD :**

Bonjour, Claude Bouchard, directeur développement industriel à Promotion Saguenay. Dans mon équipe, j'ai Luc Côté, qui est au génie urbanisme à Ville de Saguenay; monsieur François Boivin, qui est à l'urbanisme; également monsieur Sylvain Bouchard, sécurité publique; madame Julie Guérin, qui est au développement durable, ainsi que madame Audrey Bédard, qui également au Service d'urbanisme, et monsieur Roger Lavoie au département d'urbanisme.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Il n'y avait pas d'informations en attente à nous déposer?

**CLAUDE BOUCHARD :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

Non. C'est beau, merci.

Du côté du Port de Saguenay, est-ce que le représentant est là, Port de Saguenay?

**CLAUDE BOUCHARD :**

Monsieur Carl Laberge, de l'Administration portuaire du Saguenay, a mentionné à la commission qu'il ne pourrait pas être ici avant...

**LE PRÉSIDENT :**

Ah, c'est vrai, avant 14 h.

**CLAUDE BOUCHARD :**

... 14 h.

**LE PRÉSIDENT :**

Je me souviens de ça. Très bien. Donc, il va être ici à compter de 14 h. Merci.

Maintenant, du côté du promoteur, de l'initiateur, donc on avait des éléments, entre autres un élément à vérifier ainsi que... pour voir s'il y avait des... on va commencer, s'il y a des documents que vous avez à nous déposer, là, à porter à notre attention. Donc, monsieur Rainville, on va commencer par ça, puis après ça, on va revenir avec la question de l'offre de service. Alors, à vous la parole.

**JEAN RAINVILLE :**

Je vais commencer effectivement avec le dépôt des documents, et après on pourra parler de l'offre de service de Roberval-Saguenay, si vous permettez, Monsieur le président.

Alors, nous avons effectivement déposé les capsules d'information qui ont été présentées hier ainsi que la présentation principale du projet, qui avait duré 20 minutes hier, au début de la journée. On a réussi à déposer il y a quelques minutes le tableau des salaires à l'usine, qui faisait partie intégrale de notre étude de faisabilité. Ces données-là viennent essentiellement de SNC-Lavalin. Ils sont en dollars américains, dans le tableau, je ne sais pas si c'était vraiment clair à ce niveau-là. Malheureusement, le tableau est en anglais évidemment parce que la... tout ça, ça avait été fait dans le cadre de l'offre possible du financement à venir.

On a aussi déposé, de façon volontaire, le tableau synthèse des produits et des sous-produits, qui a été complété hier soir, tableau comparatif synthèse des bases de calculs pour les émissions de gaz à effet de serre, pour le transport de concentré, parce qu'on a vu hier qu'il y avait deux tableaux différents, on a fait un sommaire de ça, qu'on a soumis.

Et, on s'excuse, mais je viens seulement de signer il y a quelques minutes l'accord avec ce qu'on appelait avant le CMAX, qui est maintenant le Groupe de Développement 02, et monsieur Paradis, qui est donc le président de la société, ne pouvait pas être ici aujourd'hui pour la signer, on va vous remettre donc l'entente signée seulement demain matin, si c'est possible.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Donc, ça fait le tour des documents. Maintenant, on va aborder la question de l'offre de service pour l'usage de la voie ferrée. Donc, ce qu'on a reçu, là, il y a quelques minutes, c'est... on a reçu une lettre de Rio Tinto, je vais vous en faire un peu... on va faire la lecture. Donc, elle est datée d'aujourd'hui, bien entendu. Donc, la lettre s'adresse autant à moi qu'à mon collègue, Pierre Renaud. Bon, ça dit :

*« Monsieur le président, Monsieur le commissaire, nous avons été mis au courant du fait que, lors de la première partie de l'audience du 19 juin dernier, tenue par la commission d'enquête en rapport avec le projet mentionné en rubrique, les représentants de Métaux BlackRock ont tenté de déposer auprès de la commission un ou plusieurs documents comportant de l'information confidentielle et stratégique de Chemin de fer Roberval-Saguenay, une filiale à part entière de Rio Tinto Alcan, à savoir une lettre d'offre de service ferroviaire faite à Métaux BlackRock.*

*Je confirme par la présente que CFRS n'a jamais donné son consentement à Métaux BlackRock quant à la divulgation de cette offre de service ou à son dépôt devant la commission. »*

Là, ils disent :

*« Au contraire, CFRS a fait parvenir un courriel à Métaux BlackRock qui confirme spécifiquement qu'elle s'oppose à la divulgation de toute offre de service faite par le CFRS. (Courriel de Philippe Bourdages adressé à maître Pierre Cossette de Métaux BlackRock, daté du 12 juin dernier.) En l'occurrence, nous ne pouvons comprendre pourquoi de telles représentations ont été faites au BAPE. Par ailleurs, aucune autre demande de divulgation n'a été formulée par Métaux BlackRock en lien avec la tenue de la commission.*

*Donc, nous confirmons également notre préoccupation quant à la divulgation potentielle d'informations confidentielles et stratégiques du CFRS en lien avec ses discussions commerciales avec Métaux BlackRock quant au projet susmentionné, ce à quoi nous nous opposons.*

*Aussi, nous croyons qu'il est primordial que CFRS soit consultée avant que quelconque divulgation soit faite quant à tout document comportant de l'information du CFRS ou de RTA et que le consentement écrit préalable de RTA doit nécessairement être obtenu à cet égard.*

*À cet effet, soyez assurés de notre entière collaboration du CFRS et de RTA avec la commission et vous invitons à communiquer avec le soussigné -- c'est-à-dire Christian Charbonneau, avocat principal aluminium -- donc afin de clarifier la situation, le cas échéant. »*

Compte tenu de ça, on se posait des questions. Donc, à ce stade-ci, on dit, bon, comme je le disais hier, la commission ne cherche pas à avoir des documents, elle cherche à avoir de l'information. Bon, ceci étant dit, ça veut dire que, nous, on ne déposera pas l'offre de service, donc on va détruire, nous, la version électronique qu'on a, bien entendu, hein, donc on ne la déposera pas et on ne la conservera pas. Par contre, comme je vous dis, nous, ce qui nous intéresse, c'est avoir de l'information. Donc, maintenant, bien c'est sûr que là on sait formellement que, on ne vous posera pas la question, on le sait formellement, il y a une offre de service suite à des échanges que vous avez eus qui vous a été remise par Chemin de fer Roberval-Saguenay. Donc ça, c'est clair.

Maintenant, ce qu'on veut savoir autrement dit, nous, c'est : l'offre de service pour Métaux BlackRock, à ce stade-ci, est-ce qu'elle est satisfaisante? Dans la négative, ce qu'on veut savoir c'est : c'est quoi les paramètres, quels sont les inconvénients de cette offre, selon vous, en termes, par exemple, de durée ou de garantie de tarifs? Donc... Et, par après, c'est : considérez-vous que cette offre c'est une base de négociations pour continuer les discussions avec Chemin de fer Roberval-Saguenay? Donc, ça serait les deux volets. Donc, j'aimerais ça vous entendre sur ces aspects-là.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais d'abord qu'on entende maître Pierre Cossette, à qui la lettre a été adressée chez nous de Rio Tinto et de leurs conseillers juridiques, et ensuite peut-être que d'autres intervenants pourront aussi compléter.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, mais maintenant, concernant plus spécifiquement votre perception de l'offre de service, pour vous, est-ce que vous êtes satisfaits de l'offre de service ou vous dites : « Bien, on la rejette totalement »? Est-ce que vous dites : « On veut... probablement, on envisage de continuer à négocier avec Chemin de fer Roberval-Saguenay »? C'est quoi votre position face à cette offre de service là?

**JEAN RAINVILLE :**

Notre position est qu'on n'accepte pas évidemment les conditions qui sont indiquées dans l'offre de service et qu'on a l'intention de continuer les négociations.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, à ce moment-là, c'est de l'information stratégique.

**JEAN RAINVILLE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Comme je vous dis, là je l'ai vue, veux veux pas, on l'avait regardée. Il y a des tarifs de wagon; honnêtement, on n'a pas tous les paramètres de l'usine, donc là ce n'est pas utile, exemple, à la commission d'avoir cette tarification-là parce qu'on ne saurait pas quoi faire avec puis à quoi la jumeler. C'est ça. Donc, vous comprenez que, nous, ce qu'on veut avant tout savoir c'est : c'est quoi l'état des négociations. Donc l'important, c'est il y a une offre de service, mais ce qu'on comprend, elle n'est pas satisfaisante, mais vous entendez encore négocier. Parce que votre position aurait pu être de dire : « C'est inacceptable puis on ne négocie plus. » Donc ça, ça aurait été une information. Donc, c'est le genre d'informations dans des cas comme ça qu'on veut avoir. Donc, ça va répondre à la question.

Donc, je vous confirme qu'on ne déposera pas le document ni... il y avait un document accompagnateur, là, qui s'appelait... le titre c'était : « Contrat-cadre de confidentialité », bon, ça fait que tout ça est relié ensemble, donc on ne déposera ni l'un ni l'autre des documents puis on va en détruire les versions électroniques, et nous, les versions papier, on va les déchiqueter, là. C'est comme ici, bien j'ai pris une couple de notes dessus, ça fait que je vais envoyer ça à la déchiqueteuse, autrement dit, en revenant au bureau. Donc, on ne tiendra pas compte de ces documents-là dans notre analyse. Bien entendu, on tient compte du fait qu'il y a eu une offre de service et que vous entendez négocier -- continuer à négocier sur cette base-là...

**JEAN RAINVILLE ::**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... en souhaitant des améliorations.

**JEAN RAINVILLE :**

Tout à fait.



**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va? Ça fait que je vous remercie.

Donc, maintenant, ce que nous allons faire, nous allons donner la parole -- je veux avoir les noms correctement -- donc nous allons débiter avec une présentation par Hydro-Québec, donc c'est madame Marie-Hélène Robert qui va nous faire une présentation.

Vous nous avez dit une dizaine de minutes, c'est ça? Donc, je vais vous laisser la parole immédiatement.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Parfait, merci. Donc, je veux juste me présenter, Marie-Hélène Robert, je suis gérante des projets de ligne de transport.

Oui. C'est très vert, hein!

**LE PRÉSIDENT :**

On ne voit vraiment pas bien à l'écran. Oups! Bon. Il y a un petit problème. C'est parce que, même sur notre écran de télévision, c'est extrêmement foncé. Un petit problème technique.

... Monsieur Rainville, en attendant qu'on règle ça, c'est qu'on pourra quand même permettre à votre conseiller juridique de parler, mais on veut éviter de se retrouver avec un débat d'avocats et surenchère sur les lettres, là, mais si votre conseiller juridique veut apporter des précisions, on peut le laisser venir s'exprimer pendant qu'on essaie de régler le problème vidéo. Mais il faut qu'on se comprenne bien, on ne veut pas partir de chicane d'avocats.

**JEAN RAINVILLE :**

Merci, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**Me PIERRE-A COSSETTE :**

Merci, Monsieur le président. En fait, oui, j'ai... hier, vous avez apporté des précisions sur le

document en question, je pense qu'il y a eu un malentendu. Quand on a reçu la demande de la commission, on pensait que c'était une demande officielle d'ordonnance de transmettre un document. Comme vous avez constaté à la lecture de l'entente de confidentialité, un document qui est transmis suite à une ordonnance ou légalement par le BAPE n'est pas couvert par l'entente de confidentialité, c'est pour ça qu'on a transmis le document. Hier, vous avez précisé que le document serait transmis sur une base volontaire, donc là ça changeait évidemment la donne.

Donc aujourd'hui, effectivement, nous, on voulait vous mentionner qu'effectivement on ne pouvait pas transmettre le document sur une base volontaire. Par contre, Métaux BlackRock n'a pas d'objection à ce que le document soit rendu public si Rio Tinto est d'accord. Bon, manifestement, ce n'est pas le cas actuellement, mais nous on n'aurait pas d'objection, d'autant plus qu'il y a le mode opératoire qui est dans le document, qui peut être également très intéressant, mais ça prendrait l'accord de Rio Tinto à ce moment-là.

#### **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, parce que c'est important, nous, on ne voulait pas avoir le document pour voir ce qu'il y avait dedans, ce n'est pas ça qu'on recherche. Mais souvent c'est, on se dit, on a des informations précises qu'on cherche à avoir et on pense que c'est dans un document, donc le plus simple, c'est de demander le document, puis après ça, si ça pose un problème, là on pose des questions. Mais si ça arrivait que, par exemple, qu'on pose une question précise puis on nous dit : « Bien, on ne peut pas divulguer l'information, elle est dans ce document-là puis on ne peut pas la divulguer », c'est là qu'on va initier, par exemple, la procédure de dépôt de document sous pli confidentiel, puis la commission examine et émet à ce moment-là une décision en rapport avec ça. Puis, après ça, bien il y a des mécanismes, on laisse des délais pour permettre aux parties concernées -- dans une lettre comme ça, bien ça aurait été, disons, Rio Tinto, par exemple, et Métaux BlackRock -- donc de contester la décision de la commission, en fait de demander à la commission de réviser sa décision. Disons que la commission maintient sa décision, après ça, quand on voit qu'il y a un conflit, on laisse encore un délai parce que les droits font en sorte que, bien je ne sais pas, RTA pourrait décider d'aller en cour pour nous empêcher de divulguer le document.

Donc, c'est une procédure complexe, comme vous voyez, que c'est préférable d'aller chercher de l'information de façon directe, à ce moment-là, quand on veut une question précise, plutôt que de gérer un document. Mais quand ça arrive, par exemple, si l'information qu'on cherche est dans le chapitre 4 puis il y a 18 chapitres au document, on ne demandera pas le dépôt des 18 chapitres, là, on va dire : « Ah, bien on veut le dépôt du chapitre 4 seulement. » Pratiquement toujours, on s'entend comme ça, puis ce n'est jamais monté à des contestations aussi devant les tribunaux, là, on a toujours réussi à bien naviguer parce qu'on motive qu'est-ce qu'on veut avoir, bien entendu. Ça fait que, ça s'est toujours bien passé, mais il reste que c'est une procédure qui a une certaine lourdeur, alors quand on peut l'éviter, pour des raisons évidentes, bien on l'évite.

Alors, je vous remercie pour votre précision. Maintenant, avez-vous quelque chose à rajouter, maître Cossette?

**Me PIERRE-A COSSETTE :**

Bien, en fait, je voulais mentionner, si... là, je crois que la présentation est prête, alors peut-être que ce n'est pas le moment, mais effectivement je pense que ça vaudrait la peine d'expliquer le contexte juridique de la réglementation des Chemin de fer Roberval-Saguenay et Canadien National dans la région, c'est au coeur du débat, donc si vous en souhaitez... si vous le souhaitez, on pourrait le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, je ne suis pas inquiet, on voit que le transport, hier, c'était un enjeu, donc on aura l'occasion sûrement de revenir cet après-midi ou ce soir sur la question du transport, ça pourra être l'occasion d'expliquer les différences de juridiction, donc du CN, juridiction fédérale, et Chemin de fer, donc expliquer c'est quoi les différences. Donc, on aura l'occasion. Je vous remercie.

Alors maintenant, je vous laisse la parole, à Hydro-Québec, pour la présentation, il semble qu'on voit clairement l'image maintenant.

---

**PRÉSENTATION D'HYDRO-QUÉBEC**  
**Mme MARIE-HÉLÈNE ROBERT**

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Donc, bonjour, Marie-Hélène Robert à la gérance de projets des lignes de transport chez Hydro-Québec. Donc, je vais vous présenter le projet d'Hydro-Québec pour le raccordement de l'usine de Métaux BlackRock.

Donc, on répond à une demande, là, de raccordement pour une puissance de 90 mégawatts. 90 mégawatts, là, on parle d'une puissance maximale, là, une quantité d'énergie maximale qui va être utilisée par l'usine à une consommation au même moment, donc c'est différent, là, des niveaux de tension de nos lignes, là. C'est vraiment la puissance qui est consommée, le maximum, à un moment donné.

Donc, si on compare ce que ça veut dire, 90 mégawatts, là, ça représente la totalité de la charge résidentielle, institutionnelle et commerciale à la pointe hivernale du territoire de l'arrondissement de La Baie. Ça fait que c'est quand même considérable.

Donc, évidemment, un niveau de puissance comme ça, on ne peut pas le raccorder sur le réseau de distribution d'Hydro-Québec, qui est à 25 kV, on doit venir raccorder l'entreprise sur le réseau 161 kV pour pouvoir donner cette puissance-là. Au Saguenay, le réseau de transport est à 161 kV, donc on va venir raccorder l'usine au réseau existant, 161 kV, 161. On appelle ça, dans notre jargon, là : une ligne de raccordement.

On voit ici, là, le tracé qui a été retenu pour le projet. Donc, en rouge -- je ne sais pas si j'ai la souris ici -- alors on voit l'usine de métaux et puis on voit ici la ligne de raccordement jusqu'à la ligne existante, 161 kV. Ici, on a le poste Port-Alfred. Donc, c'est un tracé d'environ 9 kilomètres. Et, évidemment, ce tracé-là a fait l'objet de consultations dans le milieu, il a été optimisé également.

Ça sera une ligne biterne, donc il va y avoir deux circuits. On utilise autant que possible des pylônes à encombrement réduit, donc ils ont seulement un empattement, là, de 6 mètres, et puis on vient faire un déboisement de 46 mètres. En fait, le déboisement, c'est la... il n'y aura pas tant de déboisement, mais on garde une emprise de 46 mètres.

Donc, pour le cadre financier, la ligne proposée fait suite évidemment à une demande de raccordement de Métaux BlackRock. Les conditions de service sont les conditions habituelles d'Hydro-Québec et le coût du raccordement sont aux frais du client, donc de Métaux BlackRock, donc tant pour les frais de raccordement que d'exploitation et de maintenance de la ligne. Donc, tout ça est payé par BlackRock. Si jamais il y avait d'autres clients qui venaient se raccorder sur cette ligne-là, évidemment il y aurait un partage de coûts.

Alors, les conditions de réalisation de nos projets chez Hydro-Québec, évidemment l'environnement, là, est au coeur de notre démarche de projets, donc l'acceptabilité environnementale est regardée. Évidemment, les projets de ligne doivent s'inscrire, là, dans la communauté d'accueil, donc on fait, pour ça, tout un processus de consultations pour aller chercher les préoccupations et faire autant que possible des ajustements. Et l'aspect économique, évidemment, là, on se doit de faire les projets les plus économiques possible.

Alors, on est passé déjà au travers des étapes, là, qu'on appelle l'information générale. On a fait l'information-consultation, là, on a fait des portes ouvertes et puis, suite à ça, on a bonifié le tracé. Et il y avait, à la période de consultation, on avait présenté deux tracés, il y en a un qui a été retenu et bonifié, et on est arrivé après ça avec la solution retenue. Et puis, par la suite, là, en ce moment on est dans la phase de demande d'autorisations, nous on est soumis à un article 22 selon la *Loi de la qualité de l'environnement*.

Donc, comme je le mentionnais, les autorisations gouvernementales vont être demandées et obtenues aux environs du printemps 2019, selon notre échéancier. On prévoit des travaux début d'automne 2019 pour une mise en service au printemps 2020.

Alors, évidemment, on doit avoir un avis de conformité, là, au schéma d'aménagement de la Ville, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE et puis on doit aussi avoir une décision favorable de la Commission de la protection du territoire agricole, donc la CPTAQ.

Ça complète notre présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Juste une petite question sur l'optimisation. Ça, on comprend, quand vous dites que vous optimisez, donc, entre autres, ça veut dire, par exemple, l'optimisation en voulant dire : on l'a optimisé pour réduire le plus possible les impacts sur la zone agricole, par exemple, ou sur les milieux humides. Quand vous parlez d'optimisation, c'est à ça que vous faites allusion?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

En fait, on regarde un ensemble de facteurs. Évidemment, quand on élabore des tracés, on fait d'abord un inventaire du milieu, naturel, la faune, et puis le type de sol, donc... puis après ça, quand on fait des consultations avec les gens, là, à ce moment-là, on regarde l'aspect social puis évidemment l'aspect économique. Donc, c'est comme un équilibre entre toutes ces contraintes-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien.

**LE COMMISSAIRE :**

Mais je voyais que vous n'avez pas besoin de l'autorisation de la Régie?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Oui, on a une demande à la Régie.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous allez... Est-ce que c'est un projet qui est fait par le transporteur ou par le distributeur?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Par le transporteur.

**LE COMMISSAIRE :**

Donc, vous dépassez le seuil de 25 millions, c'est ça?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Il va y avoir une autorisation à la Régie. Là, je ne connais pas exactement comment ça va être présenté, je ne pense pas que ça va être seul, je pense que c'est des... parfois, c'est les projets de moins de 25 millions sont regroupés, font l'objet d'une demande...

**LA COMMISSAIRE :**

Oui.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

... donc c'est probablement le cas puisque ça ne dépasse pas 25 millions.

**LE COMMISSAIRE :**

C'est un projet de moins de 25 millions?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

De moins de.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous avez mentionné que BlackRock paie la totalité du raccordement?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Il n'y a pas de crédit pour le fait qu'il va consommer... les revenus qui vont être générés par sa consommation, c'est l'entièreté des coûts qui...

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

En fait, tout ça, c'est tenu en compte pour la tarification, là, donc le prix qui a été payé pour le raccordement, puis ça répond à... c'est les critères habituels, là, de...

**LE COMMISSAIRE :**

O.K. Je vous remercie.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Mais la manière détaillée de calcul, je peux vous revenir avec ça, si vous voulez plus de précisions, là.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, d'accord, si c'est possible de nous remettre le... la façon d'établir le calcul.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Le calcul des frais au client, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

En lien avec le raccordement, parce que, bon, vous dites, c'est un projet de raccordement et les coûts de raccordement sont à la charge de Métaux BlackRock. Par contre, vous avez mentionné que si d'autres clients se raccordent, est-ce qu'il y a des remboursements qui seraient faits à Métaux BlackRock parce qu'ils auraient assumé 100 % des coûts? Là, tu aurais des nouveaux clients, mais comment ça fonctionne? Parce que, ce que je comprends, c'est que le... Donc, vous avez de la capacité résiduelle pour cette ligne-là pour raccorder de nouveaux clients qui seraient dans le parc industriel, c'est ça qu'on doit comprendre?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Ça serait sûrement sur des... sous forme, là, de crédit de coûts en électricité, là, au niveau de la consommation. Ça dépend à quel moment ça se fait aussi, là, évidemment, là, il y a une dépréciation qui se fait sur la ligne en fonction du temps.

**LE COMMISSAIRE :**

Le 90 mégawatts, c'est vraiment spécifique au projet BlackRock?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Absolument.

**LE COMMISSAIRE :**

Ce n'est pas... on ne fait pas un projet pour pouvoir raccorder d'autres clients; s'il y a d'autres clients qui viennent, il pourrait y avoir des modifications qui soient nécessaires à la ligne?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

En fait, on construit la ligne pour Métaux BlackRock. Si, par ailleurs, il y avait d'autres clients, évidemment on va pouvoir les raccorder aussi à cette ligne-là, tout dépendant, là, du besoin spécifique du client, il va y avoir une analyse qui est faite, mais on va être capable de raccorder des clients sans faire des... sans reconstruire la ligne, là, c'est...

**LA COMMISSAIRE :**

Sans reconstruire la ligne, mais...

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

On essaie toujours de prévoir aussi, si jamais il y a plus de demandes, là, on est dans un secteur industriel, donc...

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, d'accord. Merci.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

... on le prend en considération.



**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est l'essentiel des questions. J'en aurais une dernière. Tout à l'heure, vous avez référé au processus de consultations, donc participation des gens qui sont dans le secteur, les parties prenantes, est-ce que... quelles ont été les principales préoccupations à ce moment-là, dans votre processus de consultations, que les gens vous ont communiquées en lien avec la ligne?

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Je n'ai pas participé personnellement, là, aux consultations, mais d'après ce que je comprends, là, les gens avaient des préoccupations par rapport à, bon, l'empatement, la situation des pylônes sur les... surtout en terres agricoles, donc de minimiser, là, l'impact des pylônes. Je pourrais vous donner peut-être plus de précisions.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, si vous êtes capable de nous...

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

On a des comptes rendus de toutes nos consultations qu'on a faites, peut-être que je pourrais vous revenir avec plus de détails sur cet aspect, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, si vous pouvez nous faire un petit tableau, c'était quoi les principales préoccupations, donc que ce soit milieux humides, milieu forestier, zone agricole, donc c'était quoi, là, à ce moment-là les sujets qui ont fait l'objet de préoccupations. Ça fait que ça irait comme ça? Donc, on va attendre un petit document de votre part à ce sujet-là.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est les questions que nous avons. Alors, éventuellement, il pourrait y avoir des gens de la salle qui voudraient avoir des précisions, donc on vous fera signe à ce moment-là. Ça fait que je vous remercie pour votre présentation.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça fait que nous allons après ça, bon, laisser le temps pour les nouvelles présentations. On va donner à ce moment-là la parole... on va permettre à Énergir de venir s'installer à la table des intervenants dans quelques instants, donc ils vont nous faire une présentation et on aura, le cas échéant, quelques questions à leur poser.

Donc, bonjour monsieur Lortie, donc formellement vous présenter ainsi que la personne qui vous accompagne.

**RENAULT LORTIE :**

Bonjour, alors je suis accompagné de Noémie Charlebois -- Prégent-Charlebois?

**NOÉMIE PRÉSENT-CHARLEBOIS :**

Oui.

**RENAULT LORTIE :**

Prégent-Charlebois, et mon nom est Renault Lortie.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, à vous la parole pour votre présentation.

**RENAULT LORTIE :**

Parfait. Donc, pour ma part, je suis vice-président clients chez Énergir, donc mes équipes et moi, on gère les ventes, le service à la clientèle ainsi que les activités de marketing d'Énergir.

Le BAPE nous a demandé d'être présents aujourd'hui en tant que personnes-ressources, essentiellement pour venir expliquer notre futur projet de desserte en gaz naturel du projet de BlackRock et de la zone industrialo-portuaire de Port Saguenay. C'est ce que je vais tenter de...

Oupelaye! On a un autre problème.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est curieux. Je ne sais pas si c'est le projecteur qui commence à être fatigué.

Bien, pendant qu'on travaille là-dessus, on va poser une question au ministère du Développement durable, là, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. C'est d'ailleurs en lien avec les projets, là, que nous on appelle les projets connexes.

Dans le cadre du projet de BlackRock, par exemple, on voit qu'il y a plusieurs autres types d'autorisations externes à aller chercher, là, trois, quatre, cinq. Lorsque le ministère fait son analyse du projet de Métaux BlackRock, comment le ministère, là, fait l'arrimage pour ces différents types de projets là, notamment en regard, là, des recommandations de la ministre et de la décision du gouvernement, comment tout ça, ça s'arrime?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Bien, comme je vous ai expliqué un petit peu hier, une autorisation environnementale est donnée à un promoteur qui est tenu à la responsabilité, donc on ne peut pas demander au promoteur de prendre en responsabilité des projets qui appartiennent à des tiers. Donc, c'est vraiment au moment qu'ils vont déposer leur demande d'autorisation environnementale qu'on va venir faire l'évaluation environnementale. On tient en compte des aspects cumulatifs vraiment au niveau de l'évaluation. Donc, si un projet à côté est existant et autorisé, on va demander au promoteur de prendre en considération le projet qui peut être à côté. Au niveau de l'arrimage des délais, ça n'appartient pas au ministère, les délais de quand... quel projet, l'échéancier total n'appartient pas, par contre, au ministère, là.

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, dans le cas donc où BlackRock obtient un décret d'autorisation, il n'y aurait pas de référence directe, par exemple, à la question de la ligne à 161 kV, pas nécessairement une référence directe au projet d'Énergir, et cetera? Ce qu'on doit comprendre pour l'instant, bien, ce serait sous-tendant, bien entendu, mais il n'y aurait pas de conditions spécifiques reliées à ces projets-là?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Non, exactement, les conditions sont données au promoteur. L'autorisation, on ne peut pas mettre des conditions qui vont venir s'appliquer à des tiers, c'est que les conditions vont vraiment être appliquées dans le cadre des autres autorisations, au moment que les tiers vont faire leur propre demande. On fait mention que ce projet-là dépend naturellement de plusieurs projets connexes, mais on pose les questions au promoteur. Donc, on ne va pas demander des questions à Énergir dans le cadre du projet de Métaux BlackRock, par exemple, là; pour nommer Énergir parce qu'ils sont là actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Mais on comprend par exemple dans le cas de, soit d'Énergir ou d'Hydro-Québec, ce sont des services, hein, des utilités publiques, comme on dit, donc ils ont leur propre processus, donc c'est eux qui ont l'information, ce n'est pas nécessairement Métaux BlackRock qui a l'information détaillée pour la ligne à 161 kV.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Tout à fait, Monsieur le président. Donc, c'est sûr que, dans le cadre du processus, on peut venir demander l'information au promoteur, l'information qui lui est disponible. Par contre, l'information ne lui appartient pas. Donc, effectivement, on prend ce que Métaux BlackRock est en mesure de nous fournir.

**LE PRÉSIDENT :**

Autrement dit, ce que vous voulez savoir, c'est quelles sont les démarches du promoteur par rapport à la fourniture de gaz naturel, électricité ou de gaz liquide?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on doit comprendre. O.K. Je vous remercie.

On va essayer d'y aller avec quelques questions en attendant.

On va attendre, peut-être que c'est réglé.

On va en profiter, étant donné qu'on est dans le sujet des projets connexes, par exemple, il a été mentionné dans le document d'étude d'impact, monsieur Rainville, bon, que vous comptez vous approvisionner en... vous faire approvisionner en gaz liquide, donc de l'oxygène et de l'azote, si je ne me trompe pas. La question qu'on aimerait savoir, c'est : à ce stade-ci, où vous en êtes rendus avec les démarches pour... disons que ça serait un tiers qui produirait ce gaz-là, donc vous en êtes rendus où à ce stade-ci?

**JEAN RAINVILLE :**

Avec votre permission, Monsieur le président, je vais céder la parole à madame Leroux qui va répondre à la question.

**JACQUELINE LEROUX :**

Nous avons présentement lancé des appels d'offres sur nos besoins en azote et en oxygène. Donc, nous avons besoin de 50 000 tonnes d'azote par année et de 30 000 tonnes de... c'est-à-dire, 50 000 tonnes d'oxygène et 30 000 tonnes d'azote, et on a demandé à des fournisseurs de nous faire une offre de service, qu'ils vont nous faire parvenir leurs offres, là, au cours des prochaines semaines.

Les gens à qui on a parlé nous disent que ce sont des processus qui sont relativement courts. Ce sont des usines... il y en a plusieurs au Québec qui fournissent déjà ces services-là, donc ce n'est pas une technologie qui est difficile, les délais de construction, et cetera, donc c'est quelque chose qu'on voit pas très gros, là, dans notre... au point de vue technique. Par contre, ce qui a changé récemment, c'est qu'avec les taux dont on va avoir besoin, les quantités, avec les changements qu'il y a eu au 23 mars, maintenant ça va être assujéti, à ces quantités-là, à une évaluation environnementale complète.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans le cas que c'est assujéti, à ce moment-là, ça veut dire que... Mais est-ce que c'est nécessairement l'usine, est-ce que c'est possible que vous soyez acheminés, au moins temporairement, par exemple, par des convois ferroviaires d'une usine qui serait à proximité ou, obligatoirement, il faut que l'usine soit adjacente à votre usine?

**JACQUELINE LEROUX :**

C'est... bien, c'est quelque chose qu'on n'a pas évalué, là, en fait. Présentement, le projet, c'est que ça soit vraiment à côté. Le fait de remplir des contenants et de les décharger, charger décharger, ça serait vraiment un coût supplémentaire et une technicalité aussi qu'on ne peut pas rentrer dans notre projet.

**LE PRÉSIDENT :**

À ce stade-ci, ce n'est pas une hypothèse? Ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas... c'est de loin pas l'hypothèse privilégiée, c'est ça qu'on doit comprendre?

**JACQUELINE LEROUX :**

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Est-ce que ça semble marcher pour la... Oui. Alors, je vous donne la parole.

---

**PRÉSENTATION D'ÉNERGIR**

**M. RENAULT LORTIE ET Mme NOÉMIE PRÉSENT-CHARLEBOIS**

**RENAULT LORTIE :**

Merci. Donc, voilà, donc j'étais en train de dire qu'on va tenter de faire aujourd'hui le tour de notre projet pour la desserte en gaz naturel du projet de BlackRock et de la ZIP et de vous donner l'information qu'on a entre les mains en ce moment.

On a parlé un petit peu d'Énergir hier, très rapidement. Nous sommes une entreprise privée, par contre cette entreprise privée là détient un droit d'exclusivité sur la distribution de gaz naturel sur presque tout le territoire du Québec, à l'exception d'une petite région de Gatineau. Donc, l'ensemble de... la majorité de l'actionariat de notre organisation est québécois.

Voici la carte de notre réseau au Québec. Donc, c'est plus de 11 000 kilomètres de réseau qui desserre un petit peu plus que 300 municipalités.

Un petit zoom sur la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. C'est une région donc qui est desservie à partir de la... d'un seul gazoduc de la Mauricie et qui monte donc vers le nord et qui prend à gauche vers la partie ouest du Lac-Saint-Jean et à droite vers la partie de Saguenay, qui se rend jusqu'à La Baie. On a vu le petit ajout du pointillé, donc c'est vraiment la zone ici d'étude de notre futur tracé. Donc, vous voyez qu'on est juste un petit peu au nord de l'aéroport de Bagotville. Sur le long de la route 170, il y a déjà une conduite de gaz naturel, qui est en bleu ici, et donc c'est sur cette conduite-là qu'on va vouloir venir raccorder notre nouvelle conduite pour aller desservir le projet de Métaux BlackRock et

la zone de la ZIP de Port Saguenay.

Rentrons un petit peu en détail sur ce sujet. Donc, notre client, l'entreprise Métaux BlackRock, évalue actuellement son projet et nous a demandé d'avoir accès au gaz naturel. Donc, suite à cette demande, on a débuté les analyses techniques, stratégiques et commerciales de la demande de ce client. Je pense que les promoteurs l'ont bien expliqué hier, pour les deux premières étapes de leur transformation, soit le bouletage et la préréduction, le choix du gaz naturel est un choix judicieux en termes environnemental par rapport à l'unique énergie alternative qui est le charbon.

Parallèlement à cette demande de notre client, le gouvernement du Québec, dans le cadre de la Stratégie maritime du Québec, a, encore une fois, là, émis son désir, là, de voir le développement de la ZIP de Port Saguenay. Donc, lorsqu'on regarde notre projet de conduite de gaz naturel, on va vouloir prévoir des capacités excédentaires en termes de puissance pour pouvoir desservir éventuellement d'autres clientèles qui s'installeraient au port.

Pour le moment, avec les informations qu'on a en main, le projet consisterait à la construction d'une conduite d'environ 15 kilomètres. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le raccordement se ferait à partir de notre conduite qui passe près de la route 170, juste au nord de l'aéroport de Bagotville, et nous sommes en train de, si vous voulez, de travailler afin de pouvoir mieux identifier le tracé précis, le tracé exact de cette conduite-là puisque ces travaux-là vont être dans le cadre de notre étude sur les impacts environnementaux qui va débiter un petit peu plus tard cet été.

Notre projet sera assujetti aux procédures d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. On a retranscrit ici les critères qui s'appliquent lorsqu'il y a une construction d'une nouvelle conduite. Donc, lorsque le gazoduc prévu a plus de deux kilomètres, dans ce cas-ci on parle d'une quinzaine, n'est pas dans une emprise existante, effectivement on n'est pas dans une emprise de gaz existante, et puis là, après ça, il y a certaines pressions, mais les pressions qu'on prévoit en ce moment, c'est d'avoir une première partie de la conduite en 16 pouces à une pression de 7 070 kPa, et ensuite une autre section en 12 pouces, donc de 323 millimètres à 2 400 kPa. Donc, cette conduite-là, quand on regarde les autres critères qui sont au tableau, font en sorte que nous serons assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Nous, on regarde... -- oui, je pense que j'ai dit pas mal les choses ici, là -- on a donc le tracé prévu, là, que nos collègues d'Hydro-Québec ont présenté juste avant nous, et puis on a le chemin de fer ici. Donc, bien entendu, le tracé va s'inscrire, là, dans ces infrastructures-là, et on va chercher, là, dans les prochains mois à identifier le meilleur tracé possible pour réduire le plus possible l'impact sur l'environnement de l'ensemble de la zone, tout en répondant aux exigences, là, de notre premier client, qui sera Métaux BlackRock.

Petit tableau des prochaines étapes et, en fait, avec un petit retour au passé, puis ça nous permet de voir vraiment l'ensemble des étapes qui va... qui sont derrière et devant nous. Donc, comme dans tout projet, tout débute par un client, ici un client industriel, qui nous demande accès au gaz naturel, et là, il y a collecte chez Énergir de données techniques, commerciales, stratégiques. S'ensuit, là, des discussions souvent entre les ingénieurs d'Énergir et les ingénieurs des promoteurs sur l'évaluation de différents sites industriels pour voir quels seraient les meilleurs en termes de gaz naturel, mais pour les promoteurs, les meilleurs en termes de tous les critères de choix final d'un site. Et puis là, on se retrouve au choix final, ici, qui dans notre cas, avec BlackRock, là, s'est réalisé vers la fin 2016, début 2017.

À partir du choix final, bien on peut rentrer dans ce qu'on appelle, nous, un estimé de classe 5. Un estimé de classe 5, c'est reconnu par les ingénieurs comme étant un estimé à très haut niveau, qui a un degré de certitude de plus ou moins 50 % -- en fait, plus cinquante 50 % et moins 30 %. Donc, on arrive avec un estimé, là, de... vraiment à haut niveau. Et, à partir de ce moment-là, on a une meilleure compréhension si le projet de construction d'une conduite est rentable ou pas aux yeux de la Régie de l'énergie. Donc ça, et ça a été fait dans le coin du mois de février, mars 2017. S'ensuit après ça des travaux d'ingénierie et de design qu'on appelle, nous, de classe 3, donc là on va vouloir réduire l'écart des estimés à plus ou moins 15 %. Donc, ces travaux-là ont été faits assez rapidement, vers la fin de l'été, l'automne 2017, pour pouvoir arriver avec un estimé de classe 3, là, final en décembre 2017. Alors, c'est là qu'on a vraiment une meilleure évaluation de la rentabilité pour la construction de cette infrastructure-là.

Bon, la rentabilité c'est, si vous voulez, la jonction entre les volumes requis par le futur client, qui va générer des revenus de distribution pour Énergir, par rapport au coût que la conduite va coûter à construire pour relier le nouveau client à la conduite. Dans ce cas-ci, les évaluations préliminaires de rentabilité font en sorte que le projet serait rentable pour Énergir, donc au-dessus d'un coût en capital prospectif qui est établi entre nous et la Régie de l'énergie, pour aller de l'avant avec un projet de construction.

On s'est retrouvé, donc, au conseil de gestion d'Énergir en juin, donc il y a quelques semaines, pour approuver le projet et aller de l'avant, là, avec deux phases qui sont concomitantes. Premièrement, la phase qui est tout le processus d'obtention des permis puis des certificats d'autorisation environnementale, donc comme je l'ai dit tout à l'heure, avec un processus de BAPE, et, en parallèle, toutes les différentes étapes pour avoir la décision de la Régie. Pour du côté d'Énergir, tout projet de capital au-dessus de 1,5 million de dollars doit être présenté pour approbation à la Régie, et si après nos estimés de classe 3 nous sommes à un projet évalué à environ 30 millions de dollars, donc bien entendu on doit aller chercher la décision de la Régie. Afin de faire un dépôt de preuve à la Régie, il faut avoir négocié les contrats avec le futur client, donc il faut déposer les contrats pour avoir une preuve qui est prête à être déposée à la Régie.



Si on va un petit peu plus en profondeur sur ces différentes dates-là, de notre côté on estime pouvoir déposer un avis de projet au ministère de l'Environnement -- bien, du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte au changement climatique dans le prochain mois, donc d'ici deux à trois semaines, et là, c'est ça qui va débiter tout le processus d'analyse et d'examen, là, des impacts environnementaux. Donc, à partir de juillet 2018, là, dans un mois environ, on voudrait commencer nos travaux d'étude d'impact environnemental avec des firmes spécialisées. C'est à l'intérieur de ces travaux-là d'étude d'impact qu'on va pouvoir définir très précisément le meilleur tracé qui va réduire le plus possible les impacts sur l'ensemble de la zone du projet.

En ce qui a trait à la portion Régie, nous aimerions signer les contrats avec le futur client dans les prochaines semaines afin de pouvoir déposer notre preuve à la Régie de l'énergie en juillet ou en août 2018, afin d'essayer d'avoir une décision de la Régie de l'énergie avant Noël 2018. Selon les différentes étapes du BAPE, on aimerait ça avoir un certificat d'autorisation du Conseil des ministres et de la ministre dans le coin de novembre 2019 pour alors débiter la construction du gazoduc. Ce n'est pas des... c'est un petit peu anormal, ici, on prévoit une construction en hiver puisque le client demande une mise en gaz à l'été 2020, donc on prévoit environ six à sept mois de construction, dont les premiers mois seraient en hiver, pour pouvoir alimenter le client à la date prévue.

C'est ce qu'on a comme informations sous la main en ce moment. On va être, bien entendu, très présent dans la région dans les prochaines semaines pour débiter -- en fait, continuer les discussions qu'on a avec les différentes parties prenantes et débiter aussi les travaux de notre étude d'impact environnemental.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Mon collègue a quelques questions.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous nous avez dit que ce projet-là ne vise pas seulement les besoins de Métaux BlackRock, mais vise aussi les besoins futurs. Est-ce que je comprends bien que si on avait à raccorder seulement Métaux BlackRock, ça ne serait pas le même projet?

**RENAULT LORTIE :**

C'est exact. Donc, dans nos études de classe 5 et de classe 3, on a évalué différents scénarios afin de voir s'il y avait des grandes différences entre construire un gazoduc seulement pour les volumes demandés par BlackRock et le construire pour avoir des capacités supplémentaires. On a vu que les coûts n'étaient pas très élevés d'ajouter du diamètre sur la conduite afin de pouvoir -- ne pas avoir à retourner, finalement, déranger les gens, déranger la faune, et donc de faire un seul projet et avoir les

capacités excédentaires.

En termes de capacité excédentaire, en ce moment, ce que... selon les études préliminaires, donc si on fait une première partie en 16 pouces puis une deuxième partie en 12 pouces, ça aurait environ 100 000 mètres cubes/heure de capacité, et le projet de BlackRock nous demande -- encore une fois, c'est des estimés préliminaires -- 27 300 mètres cubes/heure.

**LE COMMISSAIRE :**

Le 27 300, c'est à la pointe, là, c'est le débit qui a servi à la conception... la conception du projet, là, si on veut?

**RENAULT LORTIE :**

Exact.

**LE COMMISSAIRE :**

Parce que la consommation de 6.2 millions de gigajoules, là, 165 millions de mètres cubes, si je convertis, là...

**RENAULT LORTIE :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

... ça donne un peu moins que 27 000 mètres cubes à l'heure?

**RENAULT LORTIE :**

Oui. En fait, on est toujours dans des estimés en ce moment, toujours en discussions selon les différentes demandes, calculs des ingénieurs du promoteur. Pour nous, en ce moment, c'est un projet de 6,9 BCF, les volumes qui sont en ce moment discutés dans le contrat de distribution qu'on aura à signer dans les prochaines semaines avec Métaux BlackRock, donc c'est un petit peu plus élevé en termes de millions de mètres cubes, là, c'est 198 millions de mètres cubes. Ce qui explique probablement le 27 300 mètres cubes/heure.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que Métaux BlackRock va devoir payer une contribution ou si la consommation est suffisante pour atteindre le niveau de rentabilité en investissant 30 millions, de ce que je comprends?

**RENAULT LORTIE :**

Donc, pour le moment, selon nos estimations préliminaires -- et tout ça va être déposé de façon publique à la Régie de l'énergie dans quelques semaines -- le projet est rentable pour Énergir, donc aucune contribution n'est demandée à Métaux BlackRock.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'Énergir détient déjà les capacités de transport sur TCPL pour servir ces clients-là ou s'il va falloir faire une demande d'ajout de capacité sur le réseau TCPL pour servir le client, auquel cas est-ce que les délais demandés par TCPL pourraient retarder le... retarder l'échéancier?

**RENAULT LORTIE :**

Donc, en ce qui a trait aux capacités de transport, c'est toujours au loisir du promoteur de décider de prendre ses propres mesures pour aller discuter avec les différents transporteurs ou passer par le service d'Énergir. Donc, ils ont toujours le loisir de passer par l'un ou par l'autre, et on est encore en discussions, si vous voulez, à savoir comment va être réservée ces capacités de transport là avec le promoteur.

**LE COMMISSAIRE :**

Ça pourrait avoir un impact sur l'échéancier, éventuellement, là, si les délais demandés par TCPL...

**RENAULT LORTIE :**

Selon nos connaissances générales du réseau de transport vers notre franchise d'Énergir et sur le réseau de transport de TQM au Québec, il n'y aurait pas de... on ne voit pas de temps supplémentaire qui retarderait la mise en gaz qui est demandée par le client en ce moment pour juillet 2020.

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Une question. Tantôt, dans votre présentation, vous avez mentionné, bon, que vous recherchiez un engagement de la part de Métaux BlackRock dans les prochaines semaines. À ce moment-là, c'est quelle forme de garanties en termes d'engagement, là, quand le contrat est signé, quelles sont les garanties que vous demandez de la part d'un initiateur de projet? Par exemple, donc vous vous entendez au mois d'août, mais les certificats d'autorisation éventuels, bon, que le ministère doit émettre vont arriver beaucoup plus tard, quelle forme de garanties que vous demandez dans des cas comme ça pour vous couvrir, là, couvrir vos frais?

**RENAULT LORTIE :**

On demande des garanties qui couvrent finalement l'ensemble des coûts qu'occasionne la préparation de l'ensemble de nos travaux de construction. Alors, bien entendu, comme utilité publique, on ne peut pas faire de projets non rentables, donc il faut s'assurer d'avoir des garanties qui couvrent l'ensemble des coûts qu'occasionnent la préparation, l'étude d'impact, et cetera. Donc, ce type de garanties là est négocié avec le promoteur.

**LE PRÉSIDENT :**

À court terme, ce sont les principales préoccupations, donc vous devez couvrir vos coûts, dont avoir des engagements pour aller de l'avant de façon plus détaillée dans l'étude d'impact, c'est ça que vous allez demander de la part de Métaux BlackRock, si j'ai bien compris votre explication?

**RENAULT LORTIE :**

On n'avance pas aucuns travaux sans avoir de garantie...

**LE PRÉSIDENT :**

Garantie.

**RENAULT LORTIE :**

... que si le projet n'a pas lieu...

**LE PRÉSIDENT :**

Après?

**RENAULT LORTIE :**

... qu'on s'assure d'être remboursés si un jour le projet n'a pas lieu. Mais c'est nous qui avançons ces sommes-là.

**LE COMMISSAIRE :**

Ce n'est pas juste la signature d'un contrat, c'est vraiment des garanties financières qui sont demandées pour assurer que la construction... en cours de construction, vous allez être remboursés si jamais le projet n'a pas lieu?

**RENAULT LORTIE :**

Exactement.

**LA COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie, c'était les questions que nous avions.

**RENAULT LORTIE :**

Merci à vous.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'on va faire, on va faire une petite pause d'une dizaine de minutes et, en revenant, nous allons à ce moment-là appeler les gens qui se sont inscrits au registre. Comme j'ai dit tout à l'heure, je vais commencer par appeler les gens qui étaient inscrits hier soir, et le registre, comme j'ai dit, est ouvert à l'accueil, donc je vous invite à vous inscrire. Donc, au retour de la pause, on va aller au registre.

---

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 13 H 58  
REPRISE DE LA SÉANCE À 14 H 10

---

---

**PÉRIODE DE QUESTIONS**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vais appeler les gens qui étaient au registre hier; s'ils sont absents, je vais quand même les appeler à nouveau ce soir. Donc, la première personne que j'avais est monsieur Marc St-Onge. Si monsieur St-Onge est ici, je vais lui demander de s'avancer à la table des intervenants.

Donc, monsieur St-Onge ne semble pas ici. Monsieur Alain Poirier.

Bonjour, monsieur Poirier.

**ALAIN POIRIER :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, votre première question.

---

**M. ALAIN POIRIER**

**ALAIN POIRIER :**

Alors, ma question va sembler peut-être redondante, mais avec les discussions qu'il y a eu hier en fin de soirée et celles qui ont eu lieu... bien, en fait, les informations qu'on a eues en début de séance concernant l'aspect ferroviaire, je pense qu'elle est encore d'actualité.

Alors, je suis Alain Poirier, conseiller municipal à la Ville de Chibougamau.

En 2017, l'option du transport ferroviaire était présentée comme la solution privilégiée par le promoteur, et c'est ce qu'il nous... lorsqu'il rencontrait le conseil de ville, le promoteur nous disait que c'était vraiment, effectivement, l'option à privilégier, et cette solution-là rejoignait alors les préoccupations de notre municipalité et répondait à nos préoccupations.

Depuis, les versions de projet changent sans que nous soyons consultés et une certaine confusion -- puis on l'a vu depuis hier -- semble s'être installée, alors que de nouveaux documents produits par l'entreprise en 2018 évoquent une préférence pour le transport par camions.

Peut-on savoir ce qui explique ce changement de cap et le rejet de l'option du transport ferroviaire, présentée comme la plus avantageuse en 2017, de manière à dissiper un sentiment d'improvisation de la part du promoteur?

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, je vais premièrement mentionner encore une fois que le transport ferroviaire demeure notre option préférée. Par contre, il y a des contraintes qu'on aimerait... peut-être ça serait le moment de les aborder, justement, parce que c'est un enjeu important. Alors, j'aimerais premièrement céder la parole à monsieur Dufour, qui est ici à côté de moi, qui va parler des enjeux principaux et des problématiques reliées au transport ferroviaire.

**DAVID DUFOUR :**

D'abord, Monsieur le président, une réponse en plusieurs temps.

La question nous parle, ici, j'ai entendu le mot « rejet du transport ferroviaire ». Métaux BlackRock, on le répète, n'a pas encore fait son choix quant au mode de transport. On est encore en analyse sur les deux solutions.

Alors, si vous permettez, avant de faire une présentation, si c'est possible, de nos solutions, expliquer peut-être de façon plus approfondie par rapport à hier les enjeux, j'inviterais mon collègue, monsieur Pierre Cossette, qui nous aiderait à apprécier l'aspect légal des enjeux du transport ferroviaire dans la région, et ensuite, je pourrais continuer avec les aspects plus opérationnels.

**Me PIERRE-A COSSETTE :**

Merci. Oui, donc il faut comprendre ici que le transport ferroviaire, donc il y a deux réseaux... il y a trois -- deux réseaux de transport, en fait, qui sont sollicités pour effectuer ce transport. Alors, il y a déjà un réseau qui joint Chibougamau, qui appartient au Canadien National, donc qui se rend jusqu'à Jonquière. Ce réseau-là est de juridiction fédérale, donc soumis à la *Loi canadienne sur les transports*.

Le deuxième réseau, qui commence à Jonquière et qui dessert l'est, si on veut, du Saguenay -- de Saguenay, c'est le réseau de Roberval-Saguenay, qui est un réseau provincial. Donc, les deux réseaux sont réglementés par deux lois différentes, donc la *Loi sur les chemins de fer du Québec* pour le Roberval-Saguenay et la loi du transport fédérale pour le Canadien National.

L'idéal, évidemment, ce serait que les convois partent de Chibougamau et se rendent jusqu'à port Saguenay.

J'ai oublié de mentionner qu'il y a aussi un tronçon qui appartient à Port Saguenay. Donc, en fait, le convoi doit utiliser trois tronçons de trois propriétaires différents. Le RS, son tronçon a 12.5 kilomètres, donc entre Jonquière et l'embranchement de port Saguenay, et Port Saguenay a un tronçon d'environ également 12 kilomètres.

L'idéal, donc, ce serait un droit de passage, que les convois puissent partir de Chibougamau, se rendre au port. Il y a deux semaines, on a reçu... Donc, on est en discussion avec le Canadien National et le Roberval-Saguenay là-dessus. Le Roberval-Saguenay s'est montré disposé à accorder un droit de passage, mais le Canadien National nous a écrit il y a deux semaines pour nous dire qu'ils ne souhaitent pas aller plus loin que Jonquière, donc si jamais on faisait le transport ferroviaire avec eux, ils s'arrêteraient à Jonquière, et que leurs obligations juridiques s'arrêtaient là. Donc là, on oublie l'option du droit de passage parce que Canadien National ne veut pas.

Là, il nous reste une autre option, c'est ce qu'on appelle l'interconnexion. Donc, ça veut dire que le Canadien National prend les wagons à Chibougamau, les dépose à Jonquière, à Roberval-Saguenay, qui lui, avec ses propres locomotives, donc, prend ses wagons et les amène à port Saguenay.

Donc, cette option d'interconnexion, dans la loi fédérale, elle est très simple. Il y a un règlement fédéral sur l'interconnexion. Ce règlement vise à clarifier les règles pour tout le monde au Canada pour éviter que des clients soient pris en otage par des compagnies de chemin de fer. Donc, le règlement sur l'interconnexion fédéral prévoit un tarif affiché pour l'interconnexion. Ce tarif est basé sur la distance parcourue. Alors, dans notre cas à nous, si le Roberval-Saguenay était un chemin de fer fédéral, on appliquerait le tarif d'interconnexion. Pour la distance de 30 kilomètres environ entre Jonquière et le port, ce tarif, pour un convoi de plus de 60 wagons, est de 65 \$ par wagon. Donc, c'est sûr que dans nos discussions, donc, avec Roberval-Saguenay, c'est au coeur des discussions. Roberval-Saguenay répond : « Je suis un chemin de fer provincial, donc je n'ai pas à appliquer ce tarif. » Alors, c'est en gros la question juridique qui nous... qui nous... disons, qui suscite nos discussions, mais c'est clair que si ce tarif était appliqué, ça aplanirait beaucoup de difficultés.

J'ai une copie de ce tarif, si jamais la commission est intéressée.



**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Vous pouvez le déposer. C'est un tarif public du fédéral, c'est ça, il n'y a pas de problème.

**DAVID DUFOUR :**

Monsieur le président, donc, si vous le permettez, on aurait une présentation. On comprend que le transport est un sujet complexe, on comprend que certaines personnes peuvent penser que c'est de la confusion ou de l'improvisation, mais à travers les années, la CRÉ a lancé une conférence des élus, a fait beaucoup d'analyses, a fait des rapports. L'an passé, le Sommet économique aussi ont travaillé, ont fait des travaux sur le transport en région. C'est un enjeu très complexe qu'on va essayer d'exprimer dans son ensemble, qui va permettre peut-être aux gens de mieux apprécier un peu notre position sur cet enjeu-là.

Aussi, avant de commencer, Monsieur le président, Métaux BlackRock a consulté la semaine dernière, a fait deux consultations qui ont porté sur l'ensemble des activités de Métaux BlackRock, et surtout sur le transport; une consultation à Chapais et une consultation à Chibougamau. Si jamais la commission est intéressée à avoir les comptes rendus de ces consultations-là, ça nous fera plaisir de les produire. Somme toute, disons que les consultations ont été assez positives.

Alors, on revient à la position de Métaux BlackRock. Le transport par train serait le premier choix de Métaux BlackRock. Comme on l'a dit hier, pour ceux qui étaient absents, des contraintes financières, logistiques, que je vais tenter d'expliquer, que monsieur Cossette a aussi expliquées tantôt, nous obligent à envisager un deuxième mode de transport.

Alors voici, au niveau je dirais opérationnel, nos deux options -- en fait, nos trois options. On a ici la carte de la région, que tout le monde reconnaît. Donc, en haut, avec mon pointeur laser ici, on a ici la mine qui est dans ce secteur-là. Tout ici, c'est le secteur de Chibougamau avec la ville de Chibougamau qui est ici, en haut. On a 830 000 tonnes environ de concentré à acheminer jusqu'à l'usine de deuxième transformation à La Baie.

Alors, ici, c'est un zoom du secteur de Chibougamau, pour le départ ici à la mine, à droite. Vous avez la mine qui est là. On parle d'un chemin ici hors route de 25 kilomètres, à aller jusqu'à ce qu'on appelle la jonction, ici, anciennement de Scierie Gagnon, qui est un site industriel aménageable qui, pour nous, pourrait être une option pour du transbordement. Donc, si on prenait la décision de prendre le chemin de fer, on partirait de la mine et on irait en camions hors route jusqu'au site de transbordement, ici, où les wagons du CN seraient transbordés pour acheminer par train jusqu'au sud de la région.

On a aussi une deuxième option. La Municipalité de Chibougamau travaille sur un projet de centre de transbordement collectif. Donc, dans ce cas-ci, aussi, on partirait en camions hors route d'environ 100 tonnes et on ferait un transport sur des routes à aménager; certaines parties sont aménagées, certaines ne le sont pas. Une partie ici, au nord, ici près de la ville, est à construire complètement sur environ 6 kilomètres, et là, on parle d'un trajet d'environ 80 kilomètres. Pour la solution ici d'un centre de transbordement à Chibougamau, on est en attente d'informations ou d'études de faisabilité technique qui vont nous permettre d'apprécier ce choix par rapport au choix de la Scierie Gagnon qui est là.

Si on faisait le choix de camionner directement de la mine jusqu'à la fonderie à La Baie, donc on partirait en camions de 40 tonnes, environ, de la mine, et là, ça serait directement les 40 tonnes qui iraient jusqu'après ça au secteur sud.

Le train. Donc, si on embarque sur le train, on arrive... ici, vous reconnaîtrez le secteur de La Baie et le secteur de Saguenay. La voie en rouge ici à gauche, c'est la voie du CN qui arrive ici à Arvida. On a ici l'usine d'Arvida avec la fin du réseau du CN -- le réseau, comme disait monsieur Cossette, fédéral -- et, après ça, le début du réseau ferroviaire du Roberval-Saguenay, en vert pâle, sur un tronçon, la partie ici entre le noeud d'Arvida et la jonction qui va au port, on parle d'environ une douzaine de kilomètres. Dans ce secteur-là, disons que la voie ferrée traverse une partie de la ville, traverse aussi certains quartiers. Et on a la troisième partie, ici, qui appartient à Port Saguenay, qui est la nouvelle desserte ferroviaire construite en 2012.

Au niveau de... ici, la partie d'Arvida, c'est ce que les rapports, les différents rapports qu'on a tantôt évoqués arrivent à la conclusion, c'est qu'on a un noeud d'étranglement. Actuellement, on pourrait, je pense, parler pendant des heures de tous les problèmes qui entourent le secteur ici d'interconnexion, mais de façon globale, on peut vous référer à ces rapports, qu'on doit lire attentivement, pour avoir réponse, justement, aux questions techniques qui sont très complexes.

Alors nous, si on prend le train ici, il faut laisser le wagon à Arvida. Le Roberval-Saguenay va prendre, avec ses locomotives, les wagons et les amener jusqu'au port, ce qui occasionne des délais et aussi des différences de capacité de charge des locomotives. Alors, on parle de locomotives beaucoup plus grosses de la part du CN, et, dans le cas du Roberval-Saguenay, on parle de quand même de quelques voyages ici qu'ils doivent faire, peut-être, supplémentaires.

Dans le cas du transport ferroviaire, on parle de trois voyages de 60 wagons par semaine sur des, je dirais, des wagons standards. Dans le cas du transport par camions -- on va passer à la prochaine PowerPoint -- dans le cas du transport par camions, donc, on parle de routes existantes, d'infrastructures existantes. On parle de la route 167, qui est le parc de Chibougamau, dans lequel une étude de WSP sur toutes ces routes-là nous dit qu'on augmente entre 1 à 2 % le trafic actuel, ce qui, pour nous, a du sens et représente un élément pour nous qui est envisageable.

On parle aussi de contact avec le ministère des Transports qui nous dit que, dans nos opérations, si on prend le camion, on va conserver une flexibilité puis une fluidité du transport. Eux n'ont pas d'objection, à ce qu'ils nous disent, si jamais on choisissait le scénario de transport par camions.

Le scénario envisagé dans l'étude d'impact, donc, on parle de 60 camions. Il faut bien comprendre. 60 camions -- parce qu'on entend dans les médias toutes sortes de choses -- 60 camions, ça veut dire qu'un camion descend de Chibougamau, s'en va jusqu'au port Saguenay et revient. Un camion, ça prend 12 heures environ faire ce circuit -là. Alors, le camion fait deux fois le circuit aller-retour dans la journée. En permanence, grosso modo, on aurait toujours 30 camions sur les routes. Donc, on a vu des 120, on a vu toutes sortes de chiffres. Donc, sur le territoire couvert, les trois cent quatre-vingt quelques kilomètres, on aurait en permanence 30 camions qui circuleraient, 394 kilomètres, et ça, sur une base de sept jours par semaine.

L'étude... on a mandaté présentement CK Logistics, qui fait des études, pour préciser ces choix-là et les choix ferroviaires, études en cours. D'autres scénarios sont envisagés. On figure ici sept jours par semaine. Est-ce que le résultat de l'étude va être qu'on préfère camionner sur cinq jours, du lundi au vendredi, est-ce qu'il y a des temps... tout ça reste à définir, mais nos experts travaillent là-dessus.

En termes d'impact sonore, on a fait faire une étude aussi par WSP, qui peut être... qui est dans la partie questions-réponses de l'étude d'impact. Donc, j'invite les gens qui veulent la consulter d'en prendre connaissance. Même chose pour l'étude transport, qui est disponible sur le site du BAPE et notre site à nous, qui parle des débits journaliers.

Finalement, l'impact sur les GES. L'impact actuel, on parle de vingt... Donc, on en a parlé hier, je pense qu'on a fait le tour de la question. L'impact actuel, c'est que le camion est certes... émet beaucoup plus de GES que le train. Ça, c'est l'état actuel des choses. Maintenant, ça, c'est sans tenir compte des nouvelles technologies, des nouvelles opportunités. On a fait une étude, qu'on pourrait vous présenter si le besoin est, Monsieur le président, sur les carburants alternatifs et les opportunités. Comme on a souligné aussi, est-ce que dans cinq ans c'est les trains ou les camions qui vont émettre le plus de GES? Nous, on travaille sur la base de quarante ans et non trois ans et non cinq ans.

Et, finalement, l'impact économique. On parle de la création d'une centaine d'emplois, une centaine d'emplois : Chibougamau, Chapais, Ashuapmushuan, Saint-Félicien, haut du lac, Mashteuiatsh, Cris. Donc on parle, pour nous, d'une main-d'oeuvre... d'un bassin de main-d'oeuvre important.

Nos consultations, entre autres, avec les Premières Nations nous ont permis de voir que c'est le genre d'emplois qui pourraient être drôlement intéressants pour certains jeunes dans leurs collectivités. On a aussi eu des discussions à l'effet même qu'il pourrait même y avoir une partie des contrats qui seraient vraiment réservés pour les Premières Nations.

Pour le train, les éléments qu'on doit prendre en compte. Donc, on parle d'utilisation de la voie ferrée existante avec le RS et le CN. On parle de négociations d'ententes. On se butte, nous, à une réalité, réalité que, je vous le rappelle, la région actuellement est pratiquement unanime. La semaine dernière, on avait un sommet économique à Saint-Prime, qui s'appelait Regard vers le Nord. Regard vers le Nord était destiné au transport nordique. Alors, la journée complète a porté sur le transport, entre autres, de BlackRock. Ça a été le sujet d'actualité parce que tout le monde savait qu'on arrivait au BAPE. Alors, le sujet de l'heure a été intéressant, et on a vu l'unanimité.

L'ensemble des gens qui étaient là, maires, préfets, spécialistes du transport, l'ensemble, je dirais, de la communauté Saguenay–Lac-Saint-Jean avait le constat que : nous avons un problème, nous avons un problème ferroviaire dans la région. Ce n'est pas Métaux BlackRock qui a inventé le problème. Ce n'est pas une question, je dirais, de négociations, c'est une question de problème structurel qui est régional et, j'oserais dire, même, qui... en fait, qui est régional, mais qui s'étend à Chibougamau aussi. Alors, lorsque nous on entend à Chibougamau des gens dire qu'ils préfèrent le chemin de fer, on est tout à fait en accord avec la position des élus de Chibougamau.

Donc, on a des enjeux, les enjeux qui ont été, encore une fois, qui ont été soulevés à maintes reprises sur les futurs projets de Rio Tinto Alcan. À partir du moment, donc, qu'ils annoncent Alma 2 et Arvida, on a des risques, nous, qui deviennent... qu'on doit considérer. Donc, notre analyse, qui est très rigoureuse, va faire état de ces risques-là et qui va permettre de ne pas compromettre le projet et nos opérations une fois parties.

Aussi, dans les éléments des rencontres, on parle de construction de liens de transbordements, on parle de délais de livraison. Nous, on doit tenir en compte, on doit avoir une garantie des transporteurs que notre minerai n'arrivera pas trois jours plus tard, avec une température de -35, à notre usine de deuxième transformation.

Finalement, le scénario de transport pour le transport ferroviaire, on parle d'environ 60 wagons avec trois départs par semaine, trois convois par semaine; trois convois qui descendent et trois convois qui reviennent, vides, ça va de soi.

On parle encore une fois des émissions de GES, qui sont, pour l'instant, avec une photo prise en 2018, beaucoup plus faibles que dans le camion. On parle aussi de l'impact économique qui est beaucoup moindre, donc une création d'emplois qui est beaucoup moins grande que dans le cas des camions.

Autre élément important aussi, quand on parle de l'acceptabilité sociale. Autant certaines collectivités nous ont souligné leur préférence sur le chemin de fer... nous, au départ, on pensait que tout le monde était en faveur du chemin de fer, on a beaucoup consulté, et on s'est rendu compte que certaines collectivités avaient des réserves sur le chemin de fer, dont la communauté de Mashteuiatsh

qui ont un passé avec le chemin de fer, disons, assez... assez négatif. Donc, les maisons étant beaucoup plus proches, avec le nombre de traverses, on est très sensibles, nous, à cette préoccupation-là que nos amis de Mashteuiatsh nous ont rappelée à maintes reprises durant nos consultations.

Donc, Métaux BlackRock est très conscient des enjeux. Métaux BlackRock travaille à trouver une solution finale, qui ne fera pas l'unanimité peu importe le choix, on en est conscients. On partage aussi les préoccupations de tout le monde, des gens de la région, des gens de Saguenay et des gens de Chibougamau. Nos enjeux qu'on soulève, les problématiques qu'il soulève, les rapports dans le passé, les tables de concertation, la CRÉ, les colloques, la table de travail, Sommet économique régional -- et je soulève, Monsieur le président, qu'au Sommet économique régional, on a déposé un mémoire qui fait état de tout ce qu'on explique présentement, mémoire qui est disponible, là, auprès des gens du Sommet économique, et qui rejoint aussi les propos de monsieur Cossette au niveau légal.

Alors, on est très conscient des enjeux, des problématiques que tout ça soulève. On a une incapacité actuellement de circuler du point d'origine au point de destination, ce qui nous apporte des contraintes financières et logistiques importantes. Et ce n'est pas juste pour Métaux BlackRock, c'est pour tous les utilisateurs potentiels qui veulent utiliser le port de Saguenay.

Alors nous, notre vision, c'est que la région doit travailler ensemble, et quand je dis « la région », c'est les régions, région du nord et région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, parce que la problématique transport n'est pas une problématique de Métaux BlackRock. Nous, on voit plutôt une opportunité d'avoir deux modes de transport disponibles, et c'est une chance pour nous. Donc, ça vient minimiser les risques.

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. J'aurais une question au ministère du Développement durable.

Dans les décrets d'autorisation, disons, de projets qui peuvent s'apparenter à celui de Métaux BlackRock, par exemple dans le cas d'Ariane Phosphate, le décret, la condition 5, là, c'est le décret 1139-2015, le décret fixait des exigences précises pour l'utilisation des chemins forestiers, là, maintenant qu'on appelle des chemins multi-usages. Dans le cas de Mine Arnaud, à ce moment-là, la condition 8 du décret 94-2015, bon, précisait que le minerai devait être transporté par le train. Dans le cas de Métaux BlackRock, par exemple, est-ce que le ministère est susceptible de fixer le mode de transport ou est-ce que le ministère est susceptible d'attendre une confirmation absolue du mode de transport utilisé par le promoteur avant de proposer un décret d'autorisation du projet BlackRock?

Madame Lavoie.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui. Donc, je vais peut-être commencer d'entrée de jeu par votre deuxième question. Au moment du décret, le choix du transport n'a pas besoin d'être décidé, tant et aussi longtemps que le promoteur a présenté les deux options avec les enjeux, les impacts qui... pour chacune des deux options. Donc, pour cette question-là.

Sinon, l'autre question : est-ce qu'on pourrait, nous, le ministère demander, exiger un moyen de transport d'un ou... Non?

**LE PRÉSIDENT :**

Non, ce n'était pas ça.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Désolée.

**LE PRÉSIDENT :**

C'était : est-ce que vous allez demander au promoteur qu'il détermine de façon absolue le mode de transport?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Non, c'est ça. Comme je vous ai mentionné, au décret, il n'est pas obligatoire de déterminer d'entrée de jeu le moyen de transport qui va être choisi, tant et aussi longtemps que les deux options sont présentées et évaluées, là, au niveau des impacts environnementaux.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais disons dans un décret d'autorisation du projet, donc ça pourrait arriver que vous émettiez un décret sans que le mode de transport ait été déterminé de façon finale, c'est ça que je dois comprendre?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Exactement. Tant et aussi longtemps que les deux options sont présentées et évaluées.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça serait au niveau des certificats d'autorisation de construction par après qu'il y aurait des précisions qui seraient demandées?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Effectivement. Suite à l'autorisation gouvernementale, on émet des autorisations ministérielles et, à ce moment-là, il est certain que le moyen de transport doit être déterminé, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, j'ai une question pour monsieur Rainville.

Quelle proportion du prix de revient de vos produits représente le transport? Que ce soit par train ou par camions, là, le pourcentage de votre prix de revient de la tonne de fonte ou de la...

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, il faudrait que je regarde les chiffres plus en détail, je n'ai pas ça en mémoire, je pourrais vous revenir plus tard avec ça, parce que c'est un peu complexe parce qu'il y a plus qu'un produit qui est fabriqué, là.

**LE PRÉSIDENT :**

L'ordre de grandeur à ce moment-là.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous avez mentionné également une étude sur les carburants alternatifs. Est-ce qu'il est possible d'avoir cette étude-là?

**DAVID DUFOUR :**

Oui. En fait, on a un tableau, une étude qui est résumée en tableau. Ça va nous faire plaisir de la donner à la commission.

**LE COMMISSAIRE :**

On a aussi... vous avez parlé aussi d'un rapport de la consultation sur le transport, est-ce qu'on peut l'obtenir également?

**DAVID DUFOUR :**

Absolument. Bien, en réalité, j'ai parlé de... en fait, il y a deux éléments que j'ai parlé, il y a les consultations à Chapais et Chibougamau la semaine dernière, où le transport a été abordé, donc c'était plus large. Non? O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, on...

**DAVID DUFOUR :**

O.K. Parfait. Ensuite, les...

**LE PRÉSIDENT :**

C'est une procédure nordique, on préfère faire preuve de réserve, de ne pas demander ces documents-là.

**LE COMMISSAIRE :**

Non, c'est ça.

**DAVID DUFOUR :**

Ensuite, les consultations qu'on a faites, je dirais, à Mashteuiatsh et à travers les...

**LE COMMISSAIRE :**

Exact.

**DAVID DUFOUR :**

Ça, on n'a pas de rapport. On a les consultations qui ont été faites, mais on n'a pas de rapport en tant que tel, officiel.



**LE COMMISSAIRE :**

O.K. Et vous avez parlé aussi d'un mémoire déposé au Sommet régional?

**DAVID DUFOUR :**

Oui, Monsieur le président, ça va nous faire plaisir de vous le déposer.

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Justement, au sujet du Sommet socio-économique régional de 2017, j'ai une question à Ville de Saguenay.

D'ailleurs, il a été question dans le groupe en rapport -- le rapport du Groupe de travail et transport, d'ailleurs, les recommandations numéros 3 et 4, qui sont à la page 21 du rapport, il y avait deux recommandations : une, c'était de regarder avec Chemin de fer Roberval-Saguenay la possibilité d'aménager une voie d'évitement le long des rails de la compagnie; il a été aussi question d'une voie de contournement entre Jonquière et Grande-Anse, autrement dit, pour éviter les noyaux urbains. Alors, la question c'est : où en est l'état des discussions? Est-ce qu'il y a des études qui sont commencées ou, à ce moment-là, c'était juste quelque chose qui a été proposé l'an dernier et il n'y a pas eu de suite?

**CLAUDE BOUCHARD :**

Monsieur le président, il y a une étude qui est en cours actuellement, puis pour préciser l'objet de l'étude, j'inviterais mon collègue, avec votre autorisation, monsieur Roger Lavoie, à venir parler plus en détail de l'étude.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, s'assurer que votre collègue se nomme pour les transcriptions.

**ROGER LAVOIE :**

Oui, bonjour. Roger Lavoie, je suis architecte urbaniste pour la Ville de Saguenay. Effectivement, il y a quelques semaines, on a mandaté... la Ville de Saguenay a mandaté une firme d'experts-conseils en transport et génie ferroviaire pour se pencher effectivement sur deux hypothèses d'aménagement

ferroviaire, à savoir une voie d'évitement sur le Chemin de fer Roberval-Saguenay et également une voie de contournement de la ville, du secteur urbain de Saguenay, reliant la partie nord au secteur de l'Administration portuaire de Saguenay.

**LE PRÉSIDENT :**

Et c'est quoi l'état? Là, l'étude est en cours, vous me dites?

**ROGER LAVOIE :**

L'étude est en cours, on attend les résultats pour la mi-juillet.

**LE PRÉSIDENT :**

Encore vers la mi-juillet?

**ROGER LAVOIE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Cette étude-là va être soumise à qui, une fois qu'elle est faite?

**ROGER LAVOIE :**

Ça a été demandé par la cabinet de la mairesse.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, sera soumise à la Ville de Saguenay?

**ROGER LAVOIE :**

Donc, ça va être déposé au cabinet de la mairesse.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, ce qu'on peut faire, c'est... une fois que la mairesse... J'imagine que ça va être déposé en version préliminaire auprès du cabinet de la mairesse?

**ROGER LAVOIE :**

Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

Après ça, on peut poser des questions, donc éventuellement une version finale. La version finale de l'étude, sera-t-elle publique?

**ROGER LAVOIE :**

Une fois que le rapport est présenté aux membres du conseil municipal, ils peuvent effectivement l'adopter et le rendre... ça devient un document public.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, selon les dates, bien entendu, si la commission -- si c'est adopté par le conseil municipal pendant l'été, donc c'est-à-dire le document est public, si vous pouviez nous en envoyer une copie?

**ROGER LAVOIE :**

Absolument. Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous, on va faire le suivi avec vous, là, on prend ça en note pour le suivi des résultats de l'étude.

**ROGER LAVOIE :**

Bien sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie.

**ROGER LAVOIE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Poirier, ça allait pour les questions?

Maintenant, je vais inviter madame Manon Cyr, si elle est ici. Oui.

Alors, rebonjour madame

---

**Mme MANON CYR**

**MANON CYR :**

Monsieur le président, bonsoir -- bonjour. J'aurais deux questions.

Nous avons été échaudés par l'absence de consultations crédibles de Métaux BlackRock, à la différence de ce qu'on avait connu avec d'autres promoteurs miniers qui nous questionnaient et amélioreraient ensuite leur projet. Ainsi que tous se positionnent en connaissance de cause sur le projet, est-il possible de connaître les démarches de consultations menées par le promoteur auprès de nos voisins et amis des municipalités du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui subiront les impacts du transport par camions?

Autrement dit, Monsieur le président, est-ce qu'il y a eu des consultations entre les communautés, comme à Saint-Prime, Chambord, Desbiens, Métabetchouan? Ont-elles été consultées sur le fait que des camions bennes passeront en moyenne à toutes les 12 minutes, 24 heures par jour, 7 jours par semaine?

C'est ma première question.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, étant donné que monsieur Dufour connaît bien le dossier, j'aimerais lui céder la parole.

**DAVID DUFOUR :**

Monsieur le président, en réponse à la question, nous avons consulté les maires de Domaine-du-Roy à plusieurs reprises, je dirais environ quatre à cinq reprises. Nous avons aussi eu des rencontres individuelles à plusieurs reprises. Nous avons rencontré la communauté de Mashteuiatsh, discuté des impacts, que ce soit ferroviaire et/ou transport routier, à plusieurs reprises aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Je vous remercie. — Madame Cyr.

**MANON CYR :**

Mais je comprends qu'il n'y a pas de rapport et de commentaires qu'il y a eu, il n'y a pas de consultations au niveau de la population qui va subir les impacts, c'est ce que je comprends?

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'on comprend, il y a des consultations particulières avec les autorités municipales. C'est ça qu'on doit comprendre.

**MANON CYR :**

O.K. Ma deuxième question, si vous me permettez, Monsieur le président.

Lorsqu'on accepte un projet industriel d'une telle envergure, on remet en quelque sorte les clefs de la maison à un promoteur. Le lien de confiance, la rigueur du promoteur et sa capacité à répondre aux préoccupations de la communauté sont donc essentiels. Est-ce que la commission va évaluer la qualité du travail de Métaux BlackRock à cet égard, notamment son attitude, son écoute et ses efforts pour assurer l'acceptabilité sociale du projet?

**LE PRÉSIDENT :**

Bien entendu, la question de l'acceptabilité sociale d'un projet, c'est toujours embêtant à évaluer. Disons que la commission, elle, se base sur l'information générale. Mais la commission ne fait pas de vérifications elle-même sur les degrés d'acceptabilité sociale d'un projet dans le milieu. La commission, ce qu'elle a, c'est l'avis des gens qui veulent bien venir donner leur avis en rapport avec un projet. La commission, après ça, fait l'analyse, si la commission voit qu'il y a des problèmes de qualité de vie et autrement comme ça, là elle en fait état dans son rapport.

Donc, c'est pour ça que c'est... Et, souvent, bien c'est ça, s'il y a des problèmes potentiels de bruit, bien là, on peut rattacher ça à l'acceptabilité sociale pour, par exemple, des gens qui seraient riverains d'un secteur impacté. C'est de la façon qu'on est capable de procéder.

Des questions d'acceptabilité sociale globales, c'est très délicat. Personnellement, ça fait des années que je cherche une définition, je ne suis pas capable d'en trouver, là. Il y a toutes sortes de définitions qui circulent, mais est-ce que c'est 50 plus 1, est-ce que c'est 99 % par rapport à un milieu? Mais, encore là, il faut savoir quel milieu est touché. On voit que c'est une notion qui est difficile à apprécier, et c'est pour ça que, nous, ce qu'on examine c'est : est-ce que des communautés pourraient subir des inconvénients indus, des choses comme ça, en termes de poussière, bruit, sécurité, des choses comme ça? C'est là qu'on met l'emphase sur ces points-là.

Donc, d'une manière générale, comme je dis, on ne fait pas de sondages pour savoir le degré d'acceptabilité sociale d'un projet. De toute façon, les problèmes avec les sondages, c'est toujours comment on formule les questions, de façon neutre, dans quel ordre on les met. C'est facile de faire modifier des résultats, juste dans l'ordre dans lequel on pourrait poser des questions. Donc, on ne fait pas de sondages, on ne mesure pas. Donc, la commission ne peut pas donner un barème, là. Mais, par contre, la commission, elle, ce qu'elle identifie, c'est des problèmes, comme je disais hier, des lumières vertes sur tel aspect, des lumières orange ou des lumières rouges, sur des aspects environnementaux, économiques ou sociaux. C'est comme ça qu'on fait l'approche.

**MANON CYR :**

J'en prends bonne note. Mais, autrement dit, ce que vous dites, si on veut émettre une opinion, ça sera lors de la deuxième étape du BAPE, par rapport... au niveau des mémoires, le cas échéant?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, pour les préoccupations, la prise des positions. Ce qu'on fait, c'est que les gens viennent dire des choses. C'est pour ça que, dans les mémoires, qu'est-ce qu'on demande aux gens? Une position, c'est bien; si elle n'est pas expliquée et justifiée, on ne peut pas aller très loin, hein. Ce qu'on veut, c'est comprendre pourquoi les gens ont la position A plutôt que la position B, et on fait l'analyse.

Comme on dit, nous, nous sommes neutres dans le dossier, on n'a pas de parti pris, on est impartiaux, et on examine au mérite. Donc, dans un problème, on va vérifier. Des fois, quelqu'un peut dire : « On voit un problème ». Nous, après l'examen de la documentation ou de l'information, on dit : « Non, il n'y en a pas de problème » ou « Oui, il y a un problème ». C'est de cette façon-là qu'on procède quand on parle de « l'analyse du BAPE ». C'est pour ça que, dans les rapports, il y a des chapitres d'analyse, puis là on réfère à la documentation. Donc, quand on réfère à une documentation, par exemple ça peut être un mémoire, ça veut dire qu'on considère crédible l'information pour s'appuyer

dessus. Donc, c'est comme ça qu'on procède. Donc, tout ce qu'on dit est documenté dans un rapport du BAPE, mais sur des faits vérifiables, par exemple, des choses comme ça.

**MANON CYR :**

Alors, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur Mathieu Picken. Il ne semble pas ici. Luc Michaud.

Bonjour monsieur.

---

**M. LUC MICHAUD**

**LUC MICHAUD :**

Bon après-midi. Luc Michaud de la Ville de Chibougamau.

La question que je voulais poser, c'est à propos du quai de transbordement, puis je pense que monsieur Dufour a répondu tantôt, ça fait que c'est bien correct de même. Ça fait que je voulais juste...  
Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. C'est moi qui vous remercie.

Monsieur Marco Bondu. J'ai dit le nom correctement cette fois-ci.

---

**M. MARCO BONDU**

**MARCO BONDU :**

Alors, bonjour Monsieur le président. Je représente l'OBV Saguenay, je voulais le répéter,

l'Organisme de bassin versant du Saguenay.

Dans le bilan d'eau de l'usine présenté à la figure 3-4 du résumé de l'étude d'impact environnemental, il y a un volume d'eau fraîche d'urgence de 20 mètres cubes/heure qui est prévu pour un convoyeur de refroidissement, faisant passer ainsi l'utilisation d'eau fraîche de l'usine d'environ 280 mètres cubes/heure à 300 mètres cubes/heure. À quoi sert le convoyeur en question? Puis j'aimerais savoir à quelle fréquence et pour quelle durée cette consommation d'eau supplémentaire sera-t-elle nécessaire, selon l'initiateur, là, sur une année, par exemple, là?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Avec votre permission, Monsieur le président, je vais céder la parole à madame Leroux.

**JACQUELINE LEROUX :**

Alors, comme on en parle, il s'agit d'une réserve d'urgence, donc c'est soit pour... si on a à faire refroidir des éléments qui surchauffent ou bien éteindre un incendie. Donc, on espère que la fréquence d'utilisation, ça va être jamais, mais il faut qu'on soit prêts, là, au cas où il y aurait des... un incident qui se passe. Donc, comme il s'agit vraiment d'urgence, on ne compte jamais l'utiliser, il n'y a pas de fréquence prévue, mais c'est juste pour être prêts au cas où.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est de l'ordre de 20 mètres cubes à l'heure, c'est ça, cette réserve d'urgence là?

**JACQUELINE LEROUX :**

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Ça répond à votre question?

**MARCO BONDU :**

Oui.



Toujours dans le bilan d'eau... je cherche ma question. Il y a une usine de déminéralisation qui est prévue dans le cadre du projet, donc j'aimerais savoir qu'est-ce que c'est, une usine de déminéralisation, comment ça fonctionne et pour quelle raison on retrouve cette usine dans le projet?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Je cède encore une fois la parole à madame Leroux.

**JACQUELINE LEROUX :**

L'eau qui vient en contact avec le métal chaud ou nos sous-produits qu'on récupère va se charger en particules et possiblement en métaux. Donc, l'usine de déminéralisation est là pour qu'on puisse retirer les minéraux de cette eau-là et retourner l'eau dans le procédé. C'est une mesure qu'on a mise en place pour être sûrs qu'on n'ait aucun effluent industriel. Donc, ça nous permet, là, de recycler notre eau, pas seulement l'eau de refroidissement, mais aussi l'eau qui va avoir été en contact avec nos produits.

C'est à ça que sert notre usine, et ce sont des procédés, là, connus dans le traitement d'eau de précipitations, des minéraux et ajustement de pH.

**LE PRÉSIDENT :**

Pour éviter que des résidus s'accumulent à l'intérieur des conduites?

**JACQUELINE LEROUX :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. — Je vais vous laisser...

**MARCO BONDU :**

Donc, ce n'est pas pour déminéraliser l'eau au préalable?

**JACQUELINE LEROUX :**

Non.

**MARCO BONDU :**

L'eau potable qui va être livrée, ça, il y a... elle est correcte, il n'y aura pas de traitement avant l'utilisation?

**JACQUELINE LEROUX :**

Effectivement, l'eau qu'on va recevoir, et l'eau potable et l'eau de procédé, on s'attend à ce qu'il y ait déjà des... qu'elle soit déjà aux standards dont on a besoin.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous laisser une autre question, ça vous va? Voulez-vous poser une autre question?

**MARCO BONDU :**

Bien, j'en ai d'autres, mais je vais laisser la place.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Très bien, je vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur Tommy Tremblay.

Alors, rebonjour.

---

**M. TOMMY TREMBLAY**

**TOMMY TREMBLAY :**

Bonjour. Tommy Tremblay du Conseil régional de l'environnement, développement durable du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Ma question est la suivante. Dans l'étude d'impact environnemental, pour l'entreposage des

résidus, on fait référence à deux dômes, donc l'un pour la scorie de titane et l'autre pour les résidus de lixiviation. Pourtant, la figure 3.3 du résumé de l'étude, on fait également référence à un entrepôt pour la scorie de titane. Donc, j'aimerais avoir plus de détails sur la façon d'entreposer les résidus qui vont être générés par l'usine.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Encore une fois, Monsieur le président, j'aimerais céder la parole à madame Leroux.

**JACQUELINE LEROUX :**

La scorie de titane va être entreposée dans un dôme à l'intérieur... bien, c'est-à-dire que tous... en fait, tous nos résidus vont être entreposés à l'intérieur d'un bâtiment. On a fait ce choix-là pour éviter qu'il y ait des poussières ou des particules qui partent au vent.

La scorie de titane demande un entreposage d'une plus grande capacité, donc ça, c'est un dôme qui va être au sud-ouest de notre site. Pour ce qui est du résidu de calciné, celui-là, bien ça va être aussi à l'intérieur du bâtiment, ou un dôme, en fait, là, l'ingénierie n'est pas totalement fixée là-dessus, mais... et ça, ça va être le plus proche possible, en fait, là, de la production d'où va se passer le résidu de calciné, donc c'est un petit peu plus central.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est assez clair comme explication?

**TOMMY TREMBLAY :**

Est-ce que ces lieux d'entreposage là sont suffisants pour accueillir un an de procédés?

**JACQUELINE LEROUX :**

Non. On a fait le choix d'avoir des modes d'entreposage à court terme, pour éviter d'avoir de l'accumulation sur le site. Donc, il va falloir qu'on s'assure de trouver un endroit pour que nos résidus soient, dans le fond, évacués ou disposés au fur et à mesure.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, aucun entreposage de résidus à long terme n'est prévu sur le site?

**JACQUELINE LEROUX :**

C'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. — Ça vous va?

**TOMMY TREMBLAY :**

Parfait.

Ma deuxième question. Donc, le concept d'économie circulaire commence à être assez répandu, donc qui vise une optimisation des ressources naturelles, également résiduelles. Donc, est-ce que le promoteur envisage cette possibilité d'économie circulaire; donc les résidus qui sont générés par l'usine servent de ressources pour peut-être un autre procédé, et qu'ils soient générateurs, dans le fond, d'une économie verte, d'une certaine façon?

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Je vous laisse la parole.

**JEAN RAINVILLE :**

J'aimerais d'abord préciser que c'est clair qu'au début on récupère trois produits, trois métaux, mais que notre objectif, c'est d'en récupérer le plus possible dans le long terme.

Comme on l'a expliqué un peu dans les derniers jours -- hier, pardon, c'est un peu difficile dans le moment parce qu'on n'a pas assez d'échantillons pour faire tous les tests requis pour être capable de valoriser tous ces éléments-là, mais peut-être que madame Leroux, si vous permettez, aurait un complément de réponse.

**JACQUELINE LEROUX :**

On a déjà fait plusieurs démarches auprès des entreprises régionales pour valoriser nos résidus, donc il y a un intérêt certain. On a encore des discussions, on en avait même ce midi, là, avec des

gens. La région est intéressée à avoir cette économie-là circulaire, et nous, on est plus qu'intéressés à y participer.

C'est sûr que notre objectif, comme ça se fait ailleurs dans le monde, pour des usines de ce calibre-là ou de cette nature-là, le zéro rejet est possible, il est atteignable, et c'est notre but aussi, là, que tout soit revalorisé et, comme vous dites, comme monsieur dit, d'avoir une ressource... que ce qui est pour nous un sous-produit devienne une ressource.

**LE PRÉSIDENT :**

D'ailleurs, dans le tableau 3-4 -- c'est parce que je n'ai pas pris en note dans quel PR que c'est -- bon, il y a des valorisations potentielles ou souhaitables, sauf dans un cas qui concerne les résidus de lixiviation de la scorie de vanadium après calcination. On parle de 26 000 tonnes par année. Vous indiquez dans le tableau que c'est non valorisable à ce jour. Donc, il y aurait une nuance à faire. Par contre, pour les autres produits, vous pouvez tenter de... il y aurait des utilisations potentielles?

**JACQUELINE LEROUX :**

Oui. Par contre, à ce niveau-là aussi, c'est... bien, comme je vous dis, on en parle pratiquement à tous les jours de ça, on a un potentiel de réutilisation de notre résidu de lixiviation. Quand on regarde la composition chimique, on voit qu'il reste quand même beaucoup de fer et du vanadium aussi, donc nos ingénieurs regardent si c'était possible de le réinsérer dans le procédé en charge circulante pour aller retirer encore plus de...

**LE PRÉSIDENT :**

Pour essayer d'en extraire une partie encore?

**JACQUELINE LEROUX :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Très bien. — Monsieur Renaud.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui. Monsieur Rainville, vous avez dit hier que vous aviez réussi à valoriser les résidus de... les scories de titane, et vous en étiez très fier. J'aimerais ça que vous nous expliquiez, là, qu'est-ce que

vous entendez, là, par la valorisation? Qu'est-ce que vous avez réussi à ce niveau-là?

**JEAN RAINVILLE :**

En fait, Monsieur le président, ce qu'il faut réussir à atteindre, c'est enlever certaines impuretés ou qu'elles ne soient pas présentes au départ, et surtout atteindre un certain pourcentage en titane dans le concentré, si on veut l'appeler comme ça, ou la scorie, pour être capable de lui trouver un marché, un débouché.

La scorie qu'on va produire, qui est autour de... entre 60, 65 %  $TiO_2$ , n'a pas de marché actuellement en Amérique du Nord à cause des procédés utilisés par l'industrie du titane. Par contre, dans certaines régions du monde, particulièrement en Asie, les procédés sont différents. Ils sont capables d'utiliser, en le mélangeant avec d'autres types de scories qui ont une plus haute teneur en titane, de faire un genre de mélange pour être capable de le traiter puis de l'utiliser pour produire du titane de haute gamme.

**LE COMMISSAIRE :**

Alors, le marché pour cette scorie-là, ce serait un marché asiatique?

**JEAN RAINVILLE :**

Définitivement. C'est clair.

**LE COMMISSAIRE :**

Il y a dans votre... à l'annexe R172, là, il y a une proposition d'une entreprise de Chicoutimi. C'est une proposition qui vous a été faite, là, qui propose de racheter les scories de titane, de ce que je comprends, pour en faire du remblai ou de ce type de matériau-là. Ils parlent dans ce document-là d'avoir... « Les modalités prises en charge du produit assureraient qu'il n'y ait pas plus de 30 000 tonnes de scories entreposées sur le site. » Votre projet prévoit un taux d'entreposage de 1 000 tonnes. Alors, de 30 000 à 1 000, là, il y a... Est-ce qu'on doit comprendre que si jamais vous alliez vers cette option-là, vous devriez modifier le projet pour avoir un site d'entreposage beaucoup plus grand que le 1 000 tonnes?

**JEAN RAINVILLE :**

Fort probablement, mais en ce moment, ce n'est pas envisagé parce qu'on a déjà des... une intention, des lettres d'intention de trois parties en Asie qui sont intéressées par notre produit, et on continue les démarches pour trouver d'autres partenaires potentiels.

Une autre option qu'on vient à peine de décider d'envisager, c'est de faire nous-mêmes le travail, c'est-à-dire d'acheter une scorie de titane de haute teneur, la mélanger nous-mêmes puis de la revendre dans les marchés asiatiques. C'est une option qui est ouverte aussi à nous. On sait que c'est réalisable, parce qu'on a les contacts nécessaires en Asie qu'on a développés depuis des années. On a fait beaucoup de démarchages depuis un an là-bas pour s'assurer que tout ça, c'était réalisable. Alors, on n'a pas d'inquiétudes en ce moment, à savoir qu'on peut effectivement soit vendre notre scorie sur les marchés asiatiques ou la transformer pour être capable d'en faire un produit valorisé qu'on pourrait revendre dans les mêmes marchés aussi.

**LE COMMISSAIRE :**

Vos scories de titane, vous prévoyez les expédier de quelle façon, advenant que vous avez un preneur, là, à l'extérieur? Est-ce que ça va être expédié par bateau comme la fonte?

**JEAN RAINVILLE :**

Oui, par bateau. Définitivement, oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Donc, il pourrait y avoir plus de circulation, là, par rapport à... plus de circulation maritime?

**JEAN RAINVILLE :**

Je ne suis pas certain si c'est compté dans nos bateaux actuellement. Peut-être que monsieur Dufour peut répondre à la question.

**DAVID DUFOUR :**

Dans les deux bateaux par mois, on compte la scorie de titane.

**LE COMMISSAIRE :**

O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tremblay.

**TOMMY TREMBLAY :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur Éric Courtois.

Excusez-moi. Bonjour, monsieur Courtois.

---

**M. ÉRIC COURTOIS**

**ÉRIC COURTOIS :**

Je peux y aller?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, vous pouvez y aller.

**ÉRIC COURTOIS :**

Bonjour, Monsieur le président. Je me présente : Éric Courtois, je suis un Montagnais de Mashteuiatsh au Lac-Saint-Jean. Je suis un ancien policier à la retraite. J'ai fait 26 ans de carrière, dont 20 ans dans des communautés autochtones, et j'ai terminé ma carrière 6 ans dans une escouade du crime organisé à la GRC.

Aujourd'hui, je suis sorti de ma carrière pour devenir un homme d'affaires et un promoteur d'un projet créateur d'emplois pour ma communauté et pour les jeunes, ainsi que celle d'Oujé-Bougoumou, une communauté crie. Présentement, les équipements que moi j'ai, je fais de la voirie forestière, je fais de l'aménagement de terrains et je fais aussi des terrains pour les chalets et pour les camps en forêt.

Depuis plusieurs mois, je suis de près le projet de mine de Métaux BlackRock dans le secteur de Chibougamou et de leur usine de transformation au Saguenay. Suite à une longue réflexion et après plusieurs discussions avec d'autres membres de ma communauté ainsi que celle d'Oujé-Bougoumou, nous avons décidé de créer une coentreprise innue et crie spécialisée en concassage et en transport



minier, où nous serions majoritaires et parrainés par un partenaire non autochtone, expérimenté dans ce type d'opérations. Évidemment, notre projet a pour but de créer une entreprise rentable, mais aussi de créer de nouvelles expertises et de bons emplois pour les membres de notre communauté.

Monsieur le président, je me présente ici pour me poser une question, importante pour moi et pour notre projet, à l'organisation de Métaux BlackRock. Ma seule question, Monsieur le président : Métaux BlackRock peut-elle nous offrir l'opportunité de mettre en place une structure d'affaires spécialisée en concassage et en transport minier dans le cadre de leur projet minier de Chibougamau et de nous supporter financièrement et techniquement pour nos programmes de formation adaptés au projet pour nos jeunes dans nos communautés?

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, c'est clair que ça nous tient à coeur, tout ce qui se passe dans les communautés autochtones, et on est conscients qu'on travaille sur le territoire traditionnel des nations innues, montagnaises, crie, et qu'on a à coeur de travailler avec eux, et qu'on aimerait ça le plus possible en entendre davantage sur le projet que monsieur ici semble vouloir présenter aujourd'hui. Donc, on va s'assurer qu'on aura des rencontres subséquentes avec lui et les membres de son équipe pour faire le suivi et évaluer avec beaucoup d'intérêt les possibilités de travailler ensemble.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous voulez avoir des précisions?

**ÉRIC COURTOIS :**

C'est beau. Monsieur le président.

En terminant, je veux juste préciser que l'avenir de nos jeunes, hommes et femmes, passe par la réalisation de projets tels que celui de Métaux BlackRock. Dans ce sens, j'appuie et je supporte la mise en place d'un projet d'usine de transformation de Métaux BlackRock à Saguenay afin que l'entreprise puisse ouvrir son site minier à Chibougamau.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

**ÉRIC COURTOIS :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Et nous vous invitons aussi, si vous le désirez, à venir nous présenter un mémoire lors de la deuxième partie d'audiences publiques au mois de juillet.

**ÉRIC COURTOIS :**

Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

**LE COMMISSAIRE :**

Les gens d'Hydro-Québec nous disent qu'ils sont prêts à répondre à certaines précisions qui avaient été demandées. Est-ce que vous voulez vous approcher et répondre aux questions?

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez venir à la table des intervenants. Est-ce que les gens d'Hydro sont ici?

Ils sont sortis quelques instants? O.K.

**LE COMMISSAIRE :**

Prochain tour.

**LE PRÉSIDENT :**

On ira dans quelques minutes.

Je vais inviter monsieur Philippe Buckell -- est-il dans la salle? -- à s'asseoir, à s'avancer à la table des intervenants.

Alors, bonjour monsieur.

---

**M. PHILIPPE BUCKELL**

**PHILIPPE BUCKELL :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y pour votre première question.

**PHILIPPE BUCKELL :**

Alors, bonjour Monsieur le président.

Alors, je me présente : Philippe Buckell, je suis aussi un Pekuakamiulnuatsh et je réside à Mashteuiatsh. Je suis associé, directeur général de InnuGaz, société en nom collectif.

Notre société a démarré ses activités en 2009 par la construction d'un dépanneur et par l'installation de la station-service. Elle est propriétaire du terrain, des bâtisses, de l'équipement ainsi que des réservoirs pétroliers. Le commerce offre un service de remplissage d'essence en libre-service, opéré 24 heures sur 24, donc jour et nuit, ainsi qu'un service de diesel commercial.

L'entreprise compte dix employés à temps plein et huit -- excusez-moi, l'entreprise compte dix employés pour le service à la clientèle, dont huit à temps complet et deux à temps partiel. Nos employés sont d'ascendance autochtone.

Notre chiffre d'affaires, qui est continuellement en croissance, nous a permis d'entreprendre en mai 2018 un projet d'expansion qui va consolider sa position dans son secteur et faire la création de trois nouveaux emplois.

Notre clientèle est à 90 % autochtone et provient de plusieurs communautés, entre autres les Innus de Mashteuiatsh et de la Côte-Nord, les Attikameks et, plus au nord, les Cris.

Pour ma famille et moi, Monsieur le président, le respect de l'environnement et le respect de nos communautés réciproques sont capitaux et primordiaux dans notre culture et notre mode de vie.

Je sais très bien que l'utilisation du pétrole est l'un des facteurs importants de pollution actuellement, mais il est indispensable pour nos déplacements sur notre Nitassinan et nos territoires éloignés et nordiques. Nous ne pouvons malheureusement pas le remplacer présentement. Depuis plusieurs mois, je regarde le potentiel des carburants alternatifs et de l'électrification des véhicules pour diminuer l'impact des carburants fossiles dans nos vies.

Par contre, la venue des véhicules hybrides, électriques avec carburants fossiles, et des véhicules consommateurs de deux carburants, dits bimodes, tels que les carburants fossiles avec le gaz naturel comprimé ou le gaz naturel liquéfié, devrait nous aider à atténuer notre dépendance au pétrole.

Un discours un peu contradictoire pour un détaillant de pétrole, vous me direz, mais je suis convaincu que bientôt nous verrons du changement, entre autres dans l'industrie du transport.

Monsieur le président, j'aurais deux questions pour les dirigeants de Métaux BlackRock.

Premièrement, Monsieur le président, InuGaz peut-elle devenir l'un de vos fournisseurs majeurs de pétrole pour votre mine de Chibougamau, et si oui, comment le devenir?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, nous avons commencé depuis un certain temps déjà une tournée, surtout monsieur Dufour et moi, dans la région, et d'autres collègues qui vont se greffer à nous dans les prochains mois, avec l'ouverture du bureau maintenant ici, à ville Saguenay. On veut avoir une présence de plus en plus importante et rencontrer vraiment tous les fournisseurs potentiels, mais avec une attention particulière aux gens des communautés comme Mashteuiatsh.

On est conscients que vous avez un haut taux de chômage dans vos communautés puis on aimerait vous aider le plus possible.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

**PHILIPPE BUCKELL :**

Ça me convient, oui.

Pour ma deuxième question et la dernière, Monsieur le président, c'est la suivante : Métaux BlackRock peut-elle aider et supporter InuGaz techniquement et financièrement dans sa démarche pour devenir un fournisseur et un distributeur de carburants plus verts -- comme je l'ai mentionné plus tôt, le gaz naturel comprimé ou le gaz naturel liquéfié -- afin de diversifier son offre et ses services à ses communautés?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Étant donné l'implication importante de notre représentant régional et ses rencontres fréquentes avec votre communauté, j'aimerais laisser la parole à monsieur Dufour.

**DAVID DUFOUR :**

Monsieur le président, c'est certain qu'on voit un cas de figure où, lorsqu'on parle d'impacts et aussi de retombées du transport par camions, le transport par camions va amener nécessairement à cette étape-ci une consommation de *fuel*, va aussi amener la création d'emplois. On parle d'une centaine d'emplois.

Nous, dans la vision de l'entreprise, si jamais on choisissait cette option-là, on a toujours souhaité d'avoir un tiers des employés en transport innus, un tiers peut-être cris, environ, et aussi un tiers de gens de Chibougamau et des gens du haut du lac. Tout ça dans un contexte de manquement de main-d'oeuvre, pour nous, ça serait une opportunité qu'on trouve très intéressante.

Donc, dans le contexte où, Monsieur le président, on a conclu l'entente avec Développement 02, ce qu'on appelait le CMAX, donc entente de retombées économiques, il est prévu des mécanismes à l'intérieur où les gens avec qui on travaille et, surtout, les signataires de l'entente, dont fait partie Mashteuiatsh, ont prévu des mécanismes, justement, pour que les entreprises puissent s'adapter et grandir en fonction des opportunités qui peuvent se présenter chez nous.

Alors, pour nous, c'est de la musique douce à nos oreilles. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

**PHILIPPE BUCKELL :**

Ça me convient.

Donc, en terminant, Monsieur le président, je suis prêt à offrir mon appui à l'organisation de Métaux BlackRock, en espérant que leur projet démarre le plus rapidement possible, sur des bases solides, bien sûr, dans le respect de l'environnement, et je souhaite sincèrement des retombées économiques pour nos communautés respectives afin de donner la chance à nos jeunes de faire carrière dans une industrie en pleine évolution. Donc, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Et nous vous invitons également à venir nous présenter un mémoire à la deuxième partie d'audiences publiques.

**PHILIPPE BUCKELL :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie.

Du côté d'Hydro-Québec, vous aviez des éléments d'information?

Donc, après le souper qu'on me dit. O.K. Très bien. Excusez-moi.

Je vais maintenant inviter monsieur Jean-Marc Crevier.

---

**M. JEAN-MARC CREVIER**

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour monsieur.

**JEAN-MARC CREVIER :**

Bonjour. Jean-Marc Crevier, représente Ville Saguenay.

Au départ, pour le projet, c'est certain que Ville Saguenay, tout en respectant l'environnement, les lois et tout ce qui entoure des projets comme ça, on est parfaitement d'accord. Je vais vous faire rien qu'une petite lecture de quelques petites phrases pour être bien sûr que je n'oublie rien.

*« Pour Saguenay, la réalisation du projet de fonderie de BlackRock est une priorité économique pour l'administration municipale. Beaucoup d'efforts sont mis à contribution par nos services pour la réussite du projet.*

*Pour nous, BlackRock, c'est le premier client de la zone portuaire. Avant tout, la Ville travaille de concert avec Promotion Saguenay pour développer les infrastructures dans le parc industriel.*

*Du point de vue économique, il faut comprendre que c'est une nouvelle filière qui fait son apparition à Saguenay. On renverse les années de décroissance et diversifie notre économie.*

*Pour le transport, Saguenay est d'avis que la voie ferrée est la solution à long terme pour l'acceptabilité du projet. Nos services d'urbanisme travaillent présentement pour trouver des solutions à l'engorgement du réseau ferroviaire à Saguenay. »*

C'est un problème qu'on connaît depuis longtemps, on a toujours eu des problèmes. On a toujours été une région avec, on dirait, deux industries, la forêt puis l'aluminium, mais aujourd'hui il y a de l'industrie qui veulent venir s'installer puis on pense qu'il serait peut-être... on serait rendu à un moment où est-ce qu'il faudrait probablement uniformiser le transport ferroviaire. On entend un peu ce qui se dit, hein, c'est des propriétaires de chaque bout, puis à un moment donné, quand tu as quelqu'un qui veut l'utiliser du point A au point B, bien là, on a de la difficulté. Puis en sachant que les délais sont serrés par la mise en oeuvre du projet, on pense que le gouvernement du Québec doit intervenir dans le dossier.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais votre question est?

**JEAN-MARC CREVIER :**

Bien, je ne sais pas comment on peut amener cette question-là. On se dit qu'on a la chance d'avoir un ministre régional, qui est le premier ministre du Québec aussi, pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. On pense qu'il devrait... on se demande s'il pourrait être un intervenant conciliateur, médiateur dans le dossier pour le transport.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Ce que je peux vous dire sur ce point-là... donc c'est comme une demande, donc ce qu'on vous suggère, c'est : venez nous présenter un mémoire. On pourra en rediscuter plus formellement.

Parce qu'ici, la première partie, c'est pour aller chercher des éléments d'information. Là, c'est plus une proposition que vous faites ou une demande, en disant qu'il y ait des implications politiques pour régler le problème. Mais, à ce stade-ci, là, on va chercher des informations, des éléments d'information techniques, puis après ça, bien nous on va voir ce que les gens proposent et on va faire des analyses là-dessus et on va rapporter ce que les gens disent. Et, aussi, bien on peut dire : bien, on juge pertinent que telle chose soit examinée. Donc, on fait des avis dans nos rapports.

Donc, ce serait vraiment... on ne croit pas avoir la réponse ici que vous souhaitez ici aujourd'hui, mais vous pouvez nous en faire part dans un mémoire, puis nous on va regarder ces demandes-là pour voir comment on peut les reformuler ou les coucher dans notre rapport.

**JEAN-MARC CREVIER :**

Puis, en tout cas, pour passer un petit mot d'ordre à -- pas un mot d'ordre, mais un petit message à BlackRock, Ville Saguenay est prête à travailler plus qu'à 100 % pour que ça se réalise. Depuis le temps qu'on veut avoir des projets dans la région, bien c'est un projet qui semble intéressant.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Alors, je vous invite à nous présenter un mémoire.

**JEAN-MARC CREVIER :**

O.K. Bye.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur James Moar.

Bonjour monsieur. Donc, avez-vous votre première question?



---

**M. JAMES MOAR**

**JAMES MOAR :**

Bonjour, Monsieur le président. Je me présente, c'est James Moar, je viens de Mashteuiatsh, Innu et résident de Mashteuiatsh.

Depuis plusieurs générations, notre famille des Moar avons un territoire de chasse et de pêche situé dans la Réserve faunique Ashuapmushuan, s'étalant du kilomètre 63 au kilomètre 93.

Je suis propriétaire de Transport C. Moar, une entreprise fondée par mon père en 1996. En passant par un processus de relève bien structuré, cela m'a permis d'en faire l'acquisition en 2014.

Transport C. Moar est spécialisée dans le transport de bois de sciage et de copeaux. Je possède une dizaine de camions et je compte plus de 24 employés, dont 75 % autochtones et 25 % non autochtones.

Un projet aussi majeur que celui-ci de Métaux BlackRock engendrera des retombées économiques, sociales et humaines très importantes pour notre communauté de Mashteuiatsh et pour notre région. En effet, l'exploitation des ressources naturelles favorisera les travailleurs déjà établis en région, de même que les entreprises et les institutions locales.

Je suis convaincu que cette organisation fera en sorte de respecter les lois et les règlements en vigueur au niveau de l'environnement. En effet, par l'étude, je constate votre préoccupation à réduire l'impact environnemental. De plus, je sais que vous avez le souci de veiller étroitement à la santé et à la sécurité des employés et des utilisateurs du réseau routier et forestier, aussi bien entre la mine et le centre de transbordement ferroviaire de Chibougamau qu'entre la mine et l'usine de transformation du Saguenay par le réseau routier provincial du ministère des Transports.

En considérant que Métaux BlackRock et leurs dirigeants devront et feront tous les efforts possibles pour avoir une acceptabilité sociale avec les citoyens qui seront touchés par un tel projet, je crois personnellement, Monsieur le président, que nous devons donner une chance à l'équipe de Métaux BlackRock.

En terminant, j'ai deux questions importantes que j'aimerais poser au promoteur du projet.

Ma première question, Monsieur le président, est la suivante. J'aimerais ça savoir si Métaux BlackRock pourrait donner une certaine préférence à des entrepreneurs de transport autochtones, aussi

bien cris que innus, pour prendre en charge, en tant que transporteur général, le transport de concentré en vrac ainsi que pour la logistique des opérations d'approvisionnement des deux sites. Cela pourrait me faire -- cela pourrait faire un partenariat entreprises spécialisées en transport non autochtone.

**JEAN RAINVILLE :**

C'est une très bonne question. Merci pour votre question, monsieur Moar. Et je sais d'ailleurs, par votre nom, que vous êtes pour nous une famille très importante parce que vous êtes vraiment le lien entre la Nation crie et la Nation innue dans votre famille. Vous êtes dans une situation privilégiée. Pour nous, vous êtes donc un partenaire idéal d'affaires à tout point de vue.

Vous savez que des membres de votre famille, c'est ceux qui sont de la famille la plus impactée à la mine à Chibougamau, et la famille Wapachee. J'étais avec le chef de chez vous à un enterrement il y a quelques années d'un des membres de votre famille, c'est pour ça que j'ai fait les liens et j'ai cru comprendre la situation un peu mieux.

Vous pouvez être assuré que, pour nous, c'est non seulement un naturel de travailler comme ça avec vous le plus possible, mais en plus, vous bénéficiez d'une situation privilégiée parce qu'il y a une pénurie de gens dans le camionnage en ce moment au Québec. Alors, c'est bien certain que si des gens comme vous sont intéressés à faire du camionnage et qu'on en fait, vous allez être très haut dans la liste, et ça nous fait plaisir de travailler avec vous.

**JAMES MOAR :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va? Votre deuxième question, s'il vous plaît.

**JAMES MOAR :**

J'aimerais savoir si Métaux BlackRock est prête à s'engager dans la création d'un fonds de formation et de mentorat autochtone relié à l'industrie du transport. En effet, cela permettrait de donner la chance à nos jeunes d'avoir un métier stable, honorable et bien rémunéré dans l'industrie du transport. Cela pourrait également permettre de combler un manque majeur de main-d'oeuvre dans cette industrie, dans des postes tels que camionneur, mécanicien, répartiteur, opération d'équipements de déchargement, et cetera. Ce fonds viendrait combler le vide en formations subventionnées, l'expérience inadéquate et obligatoire à faire une autonomie de nos jeunes dans les opérations.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

Je peux répondre en partie à cette question, en mentionnant que nous avons des pourparlers avec la communauté de Mashteuiatsh depuis 2012 déjà, et on a commencé des discussions plus sérieuses depuis 2014 avec un comité qui a été formé, d'évaluation justement des différents impacts et des solutions à apporter entre autres pour trouver une manière de vous aider pour la formation, création d'emplois et autres.

L'entente n'est pas finalisée, malheureusement. J'aurais aimé ça qu'on puisse la finaliser à temps pour les audiences publiques, il reste des choses à régler, mais vous pouvez être certain que, dans cette entente-là, il y a un contenu financier, entre autres, pour s'assurer qu'il y a de la formation de main-d'oeuvre dans les secteurs que vous avez mentionnés.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Ça vous va?

**JAMES MOAR :**

Merci. Oui, ça me va.

En terminant, Monsieur le président, en mon nom personnel, j'offre mon appui à l'organisation de Métaux BlackRock, considérant les retombées économiques, sociales et environnementales que cela va engendrer. Merci beaucoup. Je leur souhaite la meilleure des chances pour la réalisation de leur projet, et n'hésitez pas à communiquer avec moi au besoin.

Merci, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Et vous êtes le bienvenu pour venir présenter un mémoire à la deuxième partie. Je vous remercie.

**JAMES MOAR :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant inviter monsieur Gilles Dufour.

Bonjour monsieur.

---

**M. GILLES DUFOUR**

**GILLES DUFOUR :**

Bonjour, Monsieur le président.

La question est : sachant que BlackRock correspond à une production qui correspond à une demande mondiale en ferrovanadium, si BlackRock ne se réalise pas, on ose croire que la concurrence actuelle, les fabricants actuels qui fabriquent le ferrovanadium au charbon puissent produire beaucoup plus de GES qu'un produit qui est vert comme BlackRock.

Alors, ma question est : est-ce que vous connaissez la réduction de GES si BlackRock pourrait produire ce produit versus la concurrence, et peut-elle compenser pour les 25 000 tonnes de génération de GES pour le transport qu'on parle ici, présentement?

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. — Monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

On a fait des recherches à ce niveau-là et, dans le cadre de notre étude sur le cycle de vie du produit, on a conduit, avec le même groupe, Ellio, une étude en parallèle pour évaluer ce genre de question là, et c'est monsieur Dufour qui a regardé ça de façon plus particulière dans les derniers jours. Si vous permettez, je vais lui céder la parole.

**DAVID DUFOUR :**

Monsieur le président, si vous permettez, on aurait un graphique qu'on aimerait vous montrer, un PowerPoint, qui illustre un peu l'impact des GES versus, je dirais, d'autres projets ailleurs dans le monde.

Donc, si vous permettez, on a travaillé le dossier avec madame Leroux, on l'a fait à deux. Tout ce qui est analyse cycle de vie, donc, c'est très complexe, et étonnamment il y a des secteurs qui sont plus difficiles à comprendre, d'autres qu'on comprend mieux. Alors, je vais laisser ma collègue, Jacqueline Leroux, débiter, puis on pourra après ça, là, faire la présentation à deux.

**JACQUELINE LEROUX :**

Donc, on a demandé à Ellio de nous faire une analyse de cycle de vie. C'est une analyse de type « berceau à la barrière ». Donc, on a demandé à Ellio de faire cette étude pour qu'on puisse se comparer avec ce qui se fait ailleurs dans le monde, et aussi pour avoir une idée plus exacte de nos gaz à effet de serre et de notre empreinte environnementale.

Donc, la méthodologie qui a été retenue, c'est celle de ISO 14040. Et ce qui est important de dire, c'est que, présentement, l'analyse de cycle de vie n'a pas encore été révisée par un tiers, c'est pour ça qu'elle n'est pas finale, et elle ne répond donc pas encore à cette norme-là, mais ça va être fait au cours des prochaines... au cours des prochaines semaines.

Donc, ce qui était facile d'évaluer, c'était notre propre production de gaz à effet de serre avec nos matières premières et notre procédé. Ce qui l'était un peu moins, c'était qu'est-ce qui se passe après, une fois qu'on a le ferrovanadium qui s'en va chez nos clients, étant donné que le vanadium a des particularités, lorsqu'on le met dans l'acier, de renforcer l'acier, donc on a besoin d'en utiliser moins.

Comme ce n'est pas un très gros marché dans le monde, on n'était pas capable d'avoir des chiffres probants et des chiffres de nos clients actuels ou futurs, donc on a fait plutôt une revue de littérature.

Donc, les facteurs clefs de notre analyse de cycle de vie sont que, bien, on utilise du gaz naturel au lieu du charbon comme réactif, comme ça se fait dans plusieurs autres procédés ailleurs dans le monde. Le fait qu'au Québec on utilise de l'hydroélectricité, aussi, ça nous donne un très gros avantage, parce que la plupart des autres usines dans le monde utilisent aussi du charbon pour produire leur énergie afin de fondre le métal. Et, comme on en a discuté un petit peu plus précédemment, bien on veut avoir une approche, là, de zéro déchet, et ça, ça se fait aussi ailleurs dans le monde.

Ici, ce qu'on voit, ce sont des graphiques qui montrent la production d'une tonne de ferrovanadium, ou d'un kilo, en fait, et ça génère combien de gaz à effet de serre, et on voit que, par rapport à ce qui se fait ailleurs dans le monde, bien on est nettement avantagé, encore une fois à cause de notre matière première, qui est le gaz naturel, et à cause qu'on utilise de l'hydroélectricité.

Donc, on a la mesure pour notre ferrovanadium et aussi notre scorie de titane.

Ici, on a des équivalents par tonne de métal plus au niveau de la fonte ou de l'acier, et là, on voit encore, même chose, là, que Métaux BlackRock est fortement avantagée au niveau de son empreinte, et c'est toujours la même chose, là, à cause du procédé qui est retenu et à cause de l'hydroélectricité.

Donc, le fait que nous ayons un minerai ou un concentré qui contient peu d'impuretés, qui est vraiment très pur et qui ne contient pas d'éléments nocifs pour l'acier, ça nous... et des autres... et des autres produits, par exemple... Ce que je veux dire avec ce point-là, c'est que d'après ce que le projet n'a pas, donc il n'y a pas de phosphore, pas d'arsenic, pas de soufre, ou très peu, ça fait que ces produits-là ne rentrent pas non plus dans nos produits, donc.

Monsieur Rainville parlait tout à l'heure du fait qu'on a réussi à augmenter fortement notre pourcentage de titane dans notre scorie de titane, c'est à cause de la nature de notre gisement, de notre concentré et aussi de la technologie qu'on utilise. On s'imagine bien que lorsqu'on utilise du charbon au lieu du gaz naturel, bien on rentre plusieurs contaminants dans les produits, ce que nous on n'a pas.

Le fait aussi... une des opportunités qu'on a pour nous, c'est que le CO<sub>2</sub> qui va être généré serait de qualité alimentaire. Donc, c'est une opportunité dans le futur, là, qu'on aurait de capter ça et de l'utiliser d'une autre façon ou de l'utiliser pour de l'amendement agricole, là. C'est des choses qu'on pourrait regarder.

Et, le dernier point, c'est que les aciers qui sont alliés avec du vanadium offrent une résistance fortement supérieure aux aciers qui n'en ont pas. Donc, on retrouve le vanadium, là, dans les aciers faiblement alliés de toutes sortes qu'on utilise beaucoup dans le transport, donc pour diminuer le poids des véhicules, et on l'utilise aussi pour diminuer les structures, par exemple, en acier dans les constructions.

**DAVID DUFOUR :**

Donc, en conclusion, on pourrait ajouter que, en réponse à votre question, que l'usine de Métaux BlackRock, si on compare avec des produits équivalents, on parle de 50 % à deux tiers moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que d'autres usines équivalentes à travers le monde qui utilisent le charbon et d'autres technologies moins actuelles.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. — Monsieur Renaud.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez du standard de l'industrie dans votre graphique. Est-ce qu'on doit comprendre que le

standard de l'industrie, c'est l'utilisation de la préréduction avec du charbon?

**JEAN RAINVILLE :**

Oui, tout à fait. Il y a très peu d'usines qui utilisent le procédé que nous utilisons en ce moment. Il faut bien comprendre que, premièrement, il y a plusieurs industries qui sont plus âgées, mais aussi, dans plusieurs pays, c'est encore une industrie qui est un peu, si on veut, familiale, petite entreprise. Par exemple, au Brésil, c'est beaucoup de petites entreprises qui se regroupent sous la forme de coopératives pour vendre et distribuer leurs produits à l'étranger. Alors, il n'y a pas aucune norme environnementale qui s'applique dans leur cas. Évidemment, c'est assez dévastateur.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous disiez dans votre... dans l'étude d'impact, là, PR3.1, que si vous aviez eu recours à la technologie de préréduction avec du charbon, vous auriez été un des cinq plus grands émetteurs de GES au Québec. Maintenant, où vous vous situez avec la technologie que vous utilisez, là, actuellement?

**JEAN RAINVILLE :**

Pardon, excusez-moi. Monsieur le président, je n'ai pas le chiffre exact, mais je sais que nos émissions vont représenter 0.44 % du total des émissions au Québec et 3.1 % au niveau industriel en 2020 par rapport à l'ensemble du Québec, 3.1 % des émissions.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais y aller... question au ministère du Développement durable.

Bon, étant donné qu'on parle de GES, alors il était question récemment du fameux test climat que le ministère ferait sur des projets majeurs, entre autres. Dans ce cas-ci, est-ce que Métaux BlackRock serait soumise au projet de test climat? La référence, il semble que... c'est le *Règlement relatif à l'autorisation ministérielle et à la déclaration de conformité environnementale*, la section 27, il y a la question du test climat. Donc, c'est un projet de règlement. Donc, est-ce que la procédure du test climat, un, est en vigueur? Est-ce que Métaux BlackRock serait soumise au test climat?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui, Monsieur le président. Donc, comme vous avez mentionné, c'est un règlement, actuellement, qui n'est pas... si je ne me trompe pas, vous faites allusion à un règlement qui est actuellement en prépublication, celui que vous venez de mentionner, je crois? Donc, tout ce qui est actuellement en

prépublication et n'est pas adopté, on ne peut malheureusement pas prendre position étant donné que c'est sujet à tout changement encore.

**LE PRÉSIDENT :**

Tout changement, c'est ça.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Par contre, le test climat reste un principe général qui vise naturellement la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de changements climatiques. Donc, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, c'est un impact qu'on prend en considération tout au long de la procédure, dans le but de diminuer le plus possible le gaz à effet de serre, de différentes façons. Par exemple, on peut parler du marché du carbone. Le promoteur ici va émettre plus que 25 000 tonnes en équivalent de CO<sub>2</sub> par année, donc il va être assujéti au marché du carbone, qui est un incitatif économique. On va également questionner sur plusieurs autres principes, là, puis venir chercher le plus possible de mesures d'atténuation, dans le but de diminuer le plus possible les émissions de gaz à effet de serre, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais j'aimerais ça comprendre, « diminuer le plus possible ». Donc, étant donné que les GES qui sont considérés dans la réglementation sont des gaz qui se mélangent, qu'on appelle, qui se mélangent très bien dans l'atmosphère, très rapidement, en quelques semaines, quelques mois, ils sont relativement persistants, donc est-ce que le test climat est planétaire?

Si on dit, par exemple, Métaux BlackRock compétitionnerait des producteurs polluants; si le projet ne se fait pas, ça ferait plus d'émissions polluantes, si la production de remplacement est faite à partir du charbon; si Métaux BlackRock arrive, ça diminuerait les émissions planétaires. Est-ce que le test climat est une approche cloisonnée seulement au Québec ou si vous tenez compte des avantages à l'échelle planétaire pour les émissions de GES, étant donné que, comme on dit, les GES, là, le CO<sub>2</sub> ou le méthane, sont des gaz qui se mélangent très rapidement dans l'atmosphère, de façon relativement uniforme?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui. Donc, au niveau du test climat, peut-être que j'inviterais l'expert qui est en visioconférence. C'est un nouveau concept, comme je l'ai mentionné, donc j'inviterais peut-être madame Claudine Gingras, si elle a un ajout au niveau du test climat.



**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, madame.

**CLAUDINE GINGRAS :**

Oui. Oui, certainement. Donc, dans le fond...

Il y a un petit peu de son ici, là, en double. Est-ce que c'est correct chez vous?

**LE PRÉSIDENT :**

Le son est très très flou. On va essayer de le corriger au niveau sonore parce qu'on a vraiment de la misère à vous entendre. On voit notre technicien au son essaie de corriger. Continuez à parler...

**CLAUDINE GINGRAS :**

Parfait. Donc, dans le fond, le test...

**LE PRÉSIDENT :**

... on va faire les ajustements.

**CLAUDINE GINGRAS :**

Parfait. Donc, le test climat, en fait, ce qu'il vient faire, c'est qu'il vient prendre en compte les GES, les émissions de GES dans les projets, puis...

Ça va-tu? M'entendez-vous?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est flou. On vous entend, mais c'est encore assez flou, là, ça résonne.

**CLAUDINE GINGRAS :**

O.K. Je vais continuer. Donc, dans le fond, c'est qu'il va venir prendre les variantes au projet, c'est-à-dire si on prend un procédé X ou Y, il vient faire la différence entre les deux, mais pas nécessairement à l'échelle planétaire. Donc, c'est vraiment les procédés en tant que tels qui sont analysés.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, l'avantage éventuel d'une production québécoise à partir, par exemple, d'hydroélectricité ou du gaz naturel par rapport à de la production étrangère -- parce que j'ai de la misère à vous comprendre -- donc ça ne serait pas considéré ou ça serait considéré?

**CLAUDINE GINGRAS :**

Bien, c'est considéré par le fait que c'est deux traitements ou deux variantes au projet qui sont différentes, mais pas nécessairement parce que ça vient d'ailleurs, mais bien parce que c'est deux procédés différents. S'ils venaient s'installer au Québec, c'est comme deux façons de faire différentes.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, parce qu'il y a les émissions québécoises, là, c'est assez technique, là, on sait qu'il y a le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission, c'est une chose. Ce que j'avais compris, c'est que le test climat, c'est une chose un peu différente, là, par rapport au système de plafonnement, ça fait que c'est pour ça que je posais la question, est-ce qu'il y a une distinction?

Le système de plafonnement, c'est relié aux émissions québécoises. Techniquement, c'est : tu émet tant, tu obtiens tant de droits d'émission, tu dois acheter tant de droits, tu dois transiger des... acheter ou vendre des droits d'émission, ça dépend si tu as des surplus ou pas. Mais c'est pour ça que ça m'intéressait, pour le test climat, est-ce que c'est un test cloisonné au Québec, autrement dit, ou pas? Bien, c'était ça...

**CLAUDINE GINGRAS :**

Oui, en fait, le système de plafonnement, c'est quelque chose qui vient après le projet ou quand le projet est mis en oeuvre, alors que le test climat vient en amont du projet, c'est-à-dire quand on fait l'étude du projet, on vient voir toutes les variantes, puis on les étudie, puis on essaie de faire prendre en compte, en fait, l'initiateur de toutes ces options-là puis de choisir la meilleure au niveau des émissions de GES. Mais ça vient vraiment en amont du projet, alors que le système de plafonnement vient comme en aval du projet, bon, c'est-à-dire une fois que l'entreprise émet des GES.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Si je peux me permettre, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça, j'ai de la misère un peu, je perds pratiquement un mot sur deux, là.

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui, mais en fait, le marché du carbone, c'est un incitatif économique. Donc, c'est un incitatif économique sur... comme madame Gingras a mentionné, qui est beaucoup plus en aval du projet qui va être... qui va devoir payer, si je peux dire, ses émissions un coup qu'il sera en exploitation.

Le test climat, ou si on peut dire un principe très général au niveau de la diminution des gaz à effet de serre, c'est un principe qu'on va venir voir beaucoup plus en amont du projet. Donc, avant la construction, on va s'assurer que le promoteur a vraiment envisagé toutes les possibilités afin de diminuer ses gaz à effet de serre. On ne prend pas seulement en considération les émissions de combustion, les émission de procédés, tout ça, en exploitation.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, c'est ce que je comprends, c'est que le test climat va demeurer cloisonné au Québec, là, c'est ça que je comprends.

**CLAUDINE GINGRAS :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est un peu comme en faisant allusion, dans les années 90, il y a eu des transferts de production d'aluminium au Canada en provenance de l'Allemagne, je ne me souviens plus du tonnage, mais l'Allemagne avait fermé des vieilles alumineries moins performantes, alimentées avec des combustibles fossiles, pour les aménager au Québec, et ça avait permis de réduire de beaucoup les émissions de gaz à effet de serre, mais dans le cadre de Kyoto, c'est l'Allemagne qui a bénéficié des crédits. Mais le fait d'amener les alumineries au Québec, bien ça a augmenté les émissions du Québec, mais c'est quand même grâce au fait que les alumineries pouvaient venir au Québec qu'il y a eu diminution planétaire, mais c'est l'Allemagne qui a tiré profit, avec des crédits de carbone, et a dit : « Ah, j'ai eu une bonne performance. » C'est pour ça que je me posais la question, dans le cas du test climat, si on tenait compte d'une approche globale plutôt qu'une approche cloisonnée, là. C'est de là mon commentaire.

Oui, monsieur Renaud.

**LE COMMISSAIRE :**

Moi, ma question serait au promoteur.

Le procédé que vous utilisez, est-ce qu'il est utilisé ailleurs dans le monde? L'ensemble du procédé, pas juste le réacteur Energiron, là, mais l'ensemble du procédé.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, il n'y a aucune nouvelle technologie qui est utilisée dans notre usine. En fait, c'est un assemblage de procédés qui existent ailleurs, ils sont regroupés d'une façon peut-être un peu différente de ce qu'on voit ailleurs, mais ce sont toutes des technologies éprouvées commercialement.

**LE COMMISSAIRE :**

Vous mentionnez une autre technologie, là, Circored, est-ce que cette technologie-là ferait que vous émettriez beaucoup moins de GES?

**JEAN RAINVILLE :**

Je ne me souviens pas du chiffre exact. Peut-être que je pourrais demander à monsieur Beaudry, qui avait fait l'évaluation des différents procédés à l'époque, s'il se souvient des chiffres, mais il me semble que c'était...

Je ne sais pas si, Patrice, est-ce que tu te souviens des chiffres?

Je ne me souviens pas des chiffres exactement.

**PATRICE BEAUDRY :**

En fait, c'est similaire au procédé qu'on a présentement, utilisant du gaz naturel.

En fait, le défi avec utiliser de l'hydrogène, justement, pour apporter un apport de carbone dans notre procédé métallurgique, c'est de produire l'hydrogène. Pour produire l'hydrogène, il faut utiliser du gaz naturel. Donc, c'est le défi qu'on avait, par exemple.

Donc, dans le futur, si on est capable de produire de l'hydrogène de façon électrolytique, avec de l'énergie propre du Québec, ça serait une solution idéale qu'on pense toujours utiliser dans une prochaine expansion, par exemple.

**LE COMMISSAIRE :**

Sinon, qu'on fasse la réduction avec de l'hydrogène, si cet hydrogène-là vient du gaz naturel, on a...

**PATRICE BEAUDRY :**

C'est très similaire.

**LE COMMISSAIRE:**

... on a la même quantité d'émission. Merci.

Vous avez mentionné aussi, monsieur Rainville, que votre compétition, en tout cas ce que je comprenais de votre compétition qui utilise du charbon, là, c'est des petites entreprises qui ne sont pas soumises à des règles environnementales très très strictes dans certains pays, là. Je comprends que le ferrovanadium, c'est majoritairement produit en Chine ou la Russie, le... est-ce que ça pose une difficulté, entre autres du fait que vous soyez assujettis au SPEDE? Il va sûrement y avoir des coûts associés à ça. Est-ce que votre compétitivité se maintient quand même?

**JEAN RAINVILLE :**

Oui, Monsieur le président, absolument. Nous pouvons être compétitifs en grande partie à cause de nos tarifs d'électricité, bien sûr, et le fait qu'on produit plus qu'un métal. La plupart des usines produisent une partie seulement des productions de métaux que nous on a. Nous, on a l'avantage d'avoir les trois, d'avoir le titane, le ferrovanadium et la fonte brute, les trois qui font qu'on se démarque nettement par rapport aux industries en général qui produisent un ou deux de ces trois métaux-là, ce qui fait qu'on peut avoir, par coût unitaire de production, des coûts relativement bas par rapport au reste de la planète.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dufour, votre deuxième question. Vous avez suscité beaucoup de sous-questions.

**GILLES DUFOUR :**

O.K. Merci, Monsieur le président.

La deuxième question est : on sait que le ferrovanadium 5 300 tonnes peut produire 50 % d'acier pour le même produit fini donné. L'aciérie produit du GES. Si on apporte un tonnage d'acier en moins

chez les producteurs de produits finis, quelle est la réduction de GES occasionnée par BlackRock sur les 5 300 tonnes de ferovanadium?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Rainville.

**JEAN RAINVILLE :**

C'est difficile de répondre de façon précise à cette question-là. D'abord, il y a plusieurs types d'aciéries, il y a aussi... nos clients principaux pour notre fonte ne seront pas nécessairement les aciéries, risquent d'être plus les fonderies parce qu'on vise le marché haut de gamme parce qu'on a un produit haut de gamme. Alors, je n'ai malheureusement pas de chiffres précis à fournir.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est trop difficile d'essayer de faire une estimation, malheureusement.

**GILLES DUFOUR :**

Merci, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Girard.

Alors, bonjour monsieur.

---

**M. PIERRE GIRARD**

**PIERRE GIRARD :**

Oui, bonjour.

Moi, ma question... je suis venu hier, vous savez, j'ai une ferme laitière, la ligne électrique passe chez moi.

Je peux vous dire qu'Hydro-Québec, en fait, a bien fait son travail. C'est probablement la ligne qui a le moins d'impact sur la zone agricole, sauf que chez moi, il pourrait y avoir seulement une ligne, un pylône à la terre cultivée, le reste pourrait être où est-ce qu'ils considèrent comme de la zone humide, que le ministère de l'Environnement considère comme la zone humide. Donc, présentement, les pylônes sont... il y a sept pylônes chez moi puis ils les mettent en zone cultivable.

Je voudrais savoir... j'ai de la misère à comprendre que le ministère de l'Environnement... Les zones que je cultive, c'était des zones humides à l'origine. C'est des zones qui ont été drainées par mes parents, mes grands-parents pour devenir agricoles. J'ai de la misère à comprendre que le ministère de l'Environnement ait aussi peu de considération pour la zone agricole par rapport à la zone humide, puis que le fait d'avoir des... j'avais la chance de ne jamais avoir eu de pylône sur mes terres, j'en voyais chez mes voisins, puis faire le tour de ça pour le restant de... pour les générations futures, c'est... la ferme ne s'arrêtera pas avec moi. Ça fait que...

**LE PRÉSIDENT :**

Vous posez la question...

**PIERRE GIRARD :**

Je voudrais savoir de quelle manière ils considèrent quand ils acceptent les choses.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Madame Lavoie, concernant la protection des milieux humides versus les terres agricoles, donc confirmer ou...

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

En fait, je ne suis pas sûre, si vous pouviez répéter la question, Monsieur le président. Quel lien exactement vous voulez qu'on fasse avec les milieux humides et les milieux agricoles?

**LE PRÉSIDENT :**

Mais qu'est-ce que vous demandez aux promoteurs qui font des projets, donc, est-ce que vous leur confirmez, lorsqu'ils font... même si c'est du 22, est-ce que vous leur confirmez en disant : « Évitez les milieux humides en priorité »? Ça fait partie des éléments que vous leur demandez?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui, tout à fait. J'inviterais peut-être une personne de la Direction régionale qui est un petit peu plus expérimentée en milieux humides et hydriques à répondre à la question, mais d'entrée de jeu, oui, je peux confirmer que, les milieux humides, c'est toujours de minimiser d'abord et avant tout.

J'inviterais peut-être madame Véronique Tremblay, si c'était possible de donner des compléments d'information.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Ça semble être une politique ministérielle, gouvernementale, donc... Si vous voulez bien vous renommer pour les fins de la transcription et expliquez-nous comment ça fonctionne.

**VÉRONIQUE TREMBLAY :**

Oui, bonjour. Alors, Véronique Tremblay, je suis analyste pour la Direction régionale du MDDELCC.

En fait, pour répondre peut-être à la question, oui, dans le cadre d'un processus d'autorisation en vertu de l'article 22, pour des projets en milieux hydriques et humides, effectivement, la séquence d'analyse, c'est toujours éviter, minimiser, éventuellement compenser. Donc oui, c'est sûr que, en premier lieu, là, on va demander à un promoteur qui nous dépose un projet de faire en sorte de mettre tous les efforts nécessaires pour éviter et minimiser les impacts sur le milieu humide.

C'est sûr que, pour répondre peut-être à la question de monsieur Girard, les milieux humides, bon, les définitions, c'est certain qu'il peut y avoir parfois des difficultés d'identification, mais au niveau des critères d'identification des milieux humides, c'est en fonction de types de sol en particulier, de végétation et d'hydrologie d'un site. Donc, un site qui peut parfois sembler terrestre peut, pour le ministère, être en réalité un milieu humide, là. C'est vraiment selon des critères biophysiques, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous nous dites, c'est encadré par une loi maintenant? Donc, la loi est?

**VÉRONIQUE TREMBLAY :**

*La Loi concernant la conservation des milieux hydriques et humides, qui a été adoptée le 16 juin*



2017. Donc, c'est en vigueur depuis un petit peu plus d'un an maintenant. C'est un régime transitoire, mais, c'est ça, c'est vraiment ce qui encadre la réalisation de projets en milieux hydriques et humides.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, on sait qu'il y a un règlement qui est en publication, un projet de règlement..

**VÉRONIQUE TREMBLAY :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... qui vient fixer des modalités, mais il reste que la loi a été adoptée depuis, c'est ça, un peu plus d'un an.

**VÉRONIQUE TREMBLAY :**

Oui, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, ce qu'on nous explique, c'est : maintenant, c'est une loi, c'est comme mandataire -- mandataire, en disant : le promoteur arrive, il doit avant tout éviter; s'il ne peut pas éviter, il doit réduire. Parce que je n'aime pas le mot « minimiser ».

**VÉRONIQUE TREMBLAY :**

Minimiser.

**LE PRÉSIDENT :**

On a déjà eu des discussions sur le mot « minimiser », parce que « minimiser », c'est « réduire l'importance de », mais au niveau, disons, la qualité de quelqu'un ou l'importance de quelqu'un.

Donc, c'est réduire, sinon c'est compenser, hein. Si ce n'est pas possible d'éviter, donc... d'après moi, c'est l'explication pourquoi un pylône se retrouve en terre agricole, en terre cultivée.

**PIERRE GIRARD :**

Est-ce que je peux me permettre un commentaire?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est sûr que vous pouvez nous faire un mémoire en disant ce que vous en pensez, mais comme je vous dis, là, maintenant, on a affaire à une loi qui fait que les promoteurs doivent faire des actions.

**PIERRE GIRARD :**

Je n'ai pas le temps de faire un mémoire parce que je devrais être dans le champ en train de travailler. C'est juste que la zone agricole, là, est tout le temps empiétée par l'agrandissement des villes... Tu sais, chaque jour, on a besoin de manger. Puis le projet BlackRock, il est situé vraiment hors de la zone agricole, là. C'est l'endroit idéal pour développer l'industrie à Saguenay. C'est sûr qu'on a besoin de l'électricité, on a besoin du train, mais je trouve ça difficile que, chez nous, ils vont mettre sept tours que je vais être obligé de faire le tour, d'en faire le tour pour le restant de mes jours. S'ils auraient passé en diagonale, il y aurait eu six tours, donc des frais moins élevés pour Hydro-Québec, pour BlackRock. Puis, pour moi, la ligne idéale n'aurait pas passé chez moi, mais la ligne optimale, elle passe chez moi.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça qu'est le problème.

**PIERRE GIRARD :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

On est conscients de votre problème.

**PIERRE GIRARD :**

Ça m'a fait du bien d'en parler.

**LE PRÉSIDENT :**

Et c'est réglé maintenant par une loi. Je vous remercie.

Je vais inviter maintenant monsieur Nicolas Lavoie.

---

**M. NICOLAS LAVOIE**

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour monsieur.

**NICOLAS LAVOIE :**

Excusez, je suis venue avec mon assistante.

Donc moi, ma question, c'est plus au niveau de Hydro-Québec et de Énergir ainsi que Port Saguenay.

Donc, je suis producteur agricole, on a une ligne de transport d'énergie actuellement qui traverse nos terres, donc c'est la ligne qui alimente l'aluminerie de La Baie, là. Ça fait que c'est à partir de... je crois que c'est à partir de cette ligne-là que va être acheminée l'électricité. Cette ligne de transport a été installée dans les années 20, donc à l'époque, ça devait être Alcan.

Nous devons plusieurs fois par année contourner les tours, ce qui représente un risque pour nos équipements. De plus, leur emprise est une source de contamination par les mauvaises herbes, donc, puisque non entretenue adéquatement par le propriétaire des lignes de transport, ce qui, dans un contexte de production agricole biologique, on s'entend que moins j'ai de mauvaises herbes, mieux je me porte. Évidemment, la compensation a été versée une seule fois, il y a 100 ans.

Donc, ma question, première question : pourquoi, lors des rencontres de négociations avec les propriétaires terriens pour l'utilisation des servitudes pour le transport d'énergie et de gaz, la possibilité de dédommager les propriétaires annuellement pour la durée d'opération des équipements installés n'est jamais proposée et ne peut jamais être négociée avec les promoteurs?

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais envoyer la question tout d'abord à Hydro-Québec. Ici... c'était qui déjà? J'ai plein de noms en tête. Mais si c'était possible de répondre, venir s'asseoir à la table des intervenants pour répondre à la question de monsieur, à savoir, bien c'est quoi la position d'Hydro-Québec au sujet des compensations qui sont versées aux propriétaires de terrains, là, quand il y a des servitudes d'Hydro-Québec qui sont acquises.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Je vais me placer...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, si c'est possible, juste ici. Vous allez avoir le micro à ce moment-là pour pouvoir répondre, que ça soit audible pour tout le monde.

On sait qu'il y a des ententes-cadres aussi entre Hydro-Québec et, par exemple, l'UPA, là, donc si vous pouvez nous expliquer ça.

**MARIE-HÉLÈNE ROBERT :**

Oui, c'est ça. Quand on obtient une servitude pour une première fois, avec l'entente HQ-UPA, normalement c'est versé... il y a une perte de production dont on tient compte dans la compensation qui est versée au propriétaire, là, pour une perte de revenus futurs quant à la superficie, là, qui va être occupée par une structure. Donc, d'une certaine façon, on compense pour une perte, là, qui est plus que pour une fois, là, comme on dit.

**NICOLAS LAVOIE :**

Oui, mais c'est un montant fixe et non une rente annuelle ou un dédommagement annuel. Moi, je vis une problématique annuellement, et dans 40 ans, la personne qui est à côté de moi ici, le projet va probablement tirer à sa fin, ça fait que la personne ici, dans 40 ans, va être encore... aura encore ces problématiques-là. Monsieur Girard en a parlé tout à l'heure. Moi, je peux vous confirmer que, pour le montant qu'ils ont offert dans les années 20, je suis prêt à le redonner pour qu'ils enlèvent les tours. Ça fait que, c'est ce que je veux.

Donc, je me demande... tu sais, je suis conscient que ça prend de l'électricité, du gaz, je n'ai pas de problème, vive le développement économique, pas de problème avec ça. C'est juste que dans un contexte où est-ce qu'il va se transiger environ pour une valeur d'un peu plus de 30 millions de dollars de gaz par année, un peu plus de 30 millions de dollars d'hydroélectricité par année, je comprends mal pourquoi est-ce qu'on n'est pas capable de dédommager des propriétaires terriens dans le cas où il y a une servitude qui est utilisée pratiquement pour toute la durée de vie des équipements en place.

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne veux pas partir de débat sur la question. C'est certain que c'est une question qui revient régulièrement.

Ici, bon, on a une ligne à 161 kV, puis j'ai travaillé sur le dossier de la ligne Chamouchouane, là, qui partait du coin de Saint-Félicien, dans ces coins-là, qui descendait jusque dans l'île de Montréal, donc ça a été des préoccupations qui ont été énoncées. Il y a eu... sur des dossiers de *pipeline* sur lesquels j'ai travaillé aussi, de gazoduc, par exemple, bien c'était une préoccupation récurrente parce que c'était des ententes, bon, négociées, et après ça, bien les offres, ce sont des genres de compensation basée sur la valeur, et non une rente qui, disons par exemple, qui s'indexe pour l'éternité, là.

Je ne veux pas vous donner trop d'espoir. C'est sûr que vous pouvez venir nous en parler dans un mémoire, mais à date, je vous le dis, ça a été souvent discuté dans des projets où le projet majeur était des gros projets de gazoduc ou de ligne de transport électrique, et la position, autrement dit, des transporteurs ou d'Hydro-Québec a toujours été la même : on se réfère à une entente-cadre avec l'Union des producteurs agricoles pour des types de compensation, deux point cinq ou trois fois la valeur du terrain, là, je n'ai plus les chiffres exacts, là.

**NICOLAS LAVOIE :**

Mais ça ne répond pas...

**LE PRÉSIDENT :**

Ces ententes-là font l'objet de discussions.

**NICOLAS LAVOIE :**

Oui, mais ça ne répond pas à la question. Ma question, c'est : pourquoi est-ce qu'on ne peut pas faire une entente pour qu'il y ait un dédommagement annuel? Qu'est-ce qui empêche qu'il n'y a pas un dédommagement annuel qui est versé aux propriétaires de servitudes?

**LE PRÉSIDENT :**

On n'aura pas la réponse. Comme je vous dis, c'est...

**NICOLAS LAVOIE :**

Non. Ma...

**LE PRÉSIDENT :**

... les gens en parlent, souhaitent des rentes, mais la position de négociations depuis des années

entre disons Hydro-Québec et l'UPA, c'est tant de fois la valeur du terrain, donc trois fois... je ne sais plus comment c'est rendu, mais trois fois la valeur du terrain. Si c'est 1 000 mètres carrés qui est empiété, bon, bien ça va être trois fois la valeur du terrain empiété.

**NICOLAS LAVOIE :**

Donc, je ne veux pas trop prendre de temps non plus. Je ne peux pas argumenter tout seul dans mon salon. Ça fait que je pense que le Bureau est là. Donc, ma deuxième question : est-ce que le Bureau d'audiences publiques peut faire une recommandation que, dans le cadre de ce projet-là, les servitudes soient négociées de façon à ce qu'il y ait un dédommagement annuel qui soit versé aux propriétaires selon la durée de vie des équipements?

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Un, le BAPE fait des avis.

Deuxièmement, ce que je peux vous dire, c'est que dans un dossier précédent que j'ai déjà fait, on avait dit qu'il y aurait lieu de moderniser la façon dont les gens sont -- les propriétaires sont compensés au niveau des servitudes, à savoir, par exemple, y aller plus dans le style d'une rente qui ne s'éteint pas, là. Mais, je vous dis, c'est... j'ai signé ça dans un rapport en 2007.

**NICOLAS LAVOIE :**

Vous avez parlé de modernisation. Donc, voilà 100 ans, ce n'était pas correct, c'était comme ça. Là, je pense que... de ce que je comprends, c'est que je devrais déposer un mémoire pour le 19 juillet pour qu'on modernise un peu cette façon de faire là, de dédommager les propriétaires dans le cas d'une servitude.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Hein, je ne veux pas vous décourager, mais j'ai signé... c'est un rapport que j'ai signé en 2007. Ça n'a pas changé. Mais, comme je vous dis, c'est un avis. Au regard du projet, on s'est dit : bien, on voit que les gens étaient un peu en désarroi, en disant... bien, surtout des fois quand il y a beaucoup d'inflation, le petit montant d'argent, ce n'est plus rien.

Donc, on avait des gens qui venaient, bien par exemple, pour parler des lignes à 735 qui avaient été installées dans les années... dans le temps de la construction des complexes Outardes, donc c'est fin des années 60, donc les montants qui avaient reçus à cette époque-là, ça ne veut rien dire aujourd'hui, avec toute l'inflation qu'il y a eu depuis le temps. Alors, c'est pour ça qu'on avait été sensibles à ça, en disant : est-ce qu'il y a moyen de moderniser un système... un peu à l'image des

projets éoliens, par exemple. On sait que les gens qui reçoivent une éolienne sur leur territoire, bon, reçoivent un montant d'argent annuellement, même si c'est indexé, puis tant que les éoliennes vont être là, ils sont assurés de recevoir de l'argent. Mais, comme je vous le dis, on a émis un avis qui serait pertinent de moderniser le système, mais... je l'ai signé, mais c'est en 2007. Ça n'a pas changé.

**NICOLAS LAVOIE :**

Bon, parfait, on va essayer de redéposer une demande.

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne veux pas vous décourager.

**NICOLAS LAVOIE :**

Ça fait que, tu vois, c'est important...

Je ne sais pas où est-ce que ma fille est rendue, là, mais c'est elle qui va devoir aussi attendre la modernisation de ça. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Mais je vous invite quand même à persévérer. Venez nous présenter un mémoire.

---

### QUESTIONS PAR LA COMMISSION

**LE PRÉSIDENT :**

On avait commencé... on a voulu laisser passer les gens, mais on avait encore des questions sur le système de plafonnement et d'échange concernant les GES.

**LE COMMISSAIRE :**

Pendant qu'on a des spécialistes, là, à Québec, sur la question du SPEDE.

La question est au MDDELCC. BlackRock va être obligée de participer au système de plafonnement et d'échange, là, pour couvrir ses 356 000 tonnes de GES, d'équivalents CO<sub>2</sub>, là, que l'usine va émettre. Quelle proportion des 356 000 tonnes va lui être... va faire l'objet d'une allocation

gratuite, là? Parce que dans le cas des entreprises industrielles, il y a une allocation gratuite, là. Sur 356 000 tonnes, là, combien vont lui être allouées gratuitement?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui, monsieur... bien, pas Monsieur le président, mais monsieur Renaud, je vais envoyer la question à mon collègue à Québec, monsieur Steve Doucet-Héon, qui travaille pour la Direction du marché du carbone.

**STEVE DOUCET-HÉON :**

Oui. En fait, pour un nouveau projet industriel, tout dépendamment, nous, l'allocation gratuite est basée sur la performance, donc l'intensité des GES par tonne de produits fabriqués. Donc, la première année qu'un émetteur est couvert, il reçoit environ... autour de quasiment 100 % d'allocation gratuite, puis cette quantité-là décroît selon le type d'émissions d'autour de 1 ou 2 % par année.

Donc, le but de l'allocation gratuite est, justement, on veut maintenir un coût carbone avec le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission, toutefois, on veut éviter justement que des entreprises, étant donné que le coût carbone représente un coût trop élevé, choisissent de ne pas s'établir au Québec ou de se délocaliser. Donc, c'est justement le but de l'allocation gratuite.

**LE COMMISSAIRE :**

Pourriez-vous nous décrire, là, comment ça va se passer? Là, on a une nouvelle usine, c'est quoi les différentes étapes? Il va... il est assujéti au SPEDE le lendemain matin? On parle dans le SPEDE de période de conformité. Comment est-ce que Métaux BlackRock va s'intégrer dans ce... dans le mécanisme du SPEDE?

**STEVE DOUCET-HÉON :**

O.K. Par exemple, une entreprise qui démarrerait, on prend un exemple, en 2019, elle dépasse le seuil... le seuil d'assujettissement est de 25 000 tonnes. Donc, l'entreprise démarre en 2019, dépasse 25 000 tonnes, donc elle, présentement, elle déclare l'année suivante, donc pour juin 2020, et suite à cette déclaration-là, on voit qu'elle est assujéti, donc elle est assujéti à partir du 1<sup>er</sup> janvier suivant la déclaration, donc à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Toutefois, il y a une modification qui a été introduite, puis à partir justement de 2021, les entreprises, les nouvelles entreprises vont être assujétiées dès l'année où elles atteignent le seuil de 25 000 tonnes.



Puis, par la suite, au niveau... l'allocation gratuite est basée sur l'intensité, donc la tonne de GES émise par quantité de produits fabriqués, et en attendant d'avoir suffisamment de données, donc pour calculer cette intensité-là, on a besoin de trois années de données représentatives, donc en attendant, on a une méthode énergétique pour le calcul de l'allocation gratuite.

Cette méthode énergétique là est basée sur l'utilisation du gaz naturel, donc le fait qu'une entreprise utiliserait du gaz naturel comme combustible ferait en sorte qu'elle recevrait quasiment l'entièreté de son allocation gratuite. Donc, c'est un peu comme ça que c'est calculé.

**LE COMMISSAIRE :**

Ce qui fait que, en pratique, il y a ce qu'on pourrait appeler un délai de grâce, là? L'entreprise entre en production en 2019, sa première déclaration ne va être faite qu'en juin... bien, juin 2020 ou 2021, si elle n'a pas une année complète, là, et elle est assujettie à partir du 1<sup>er</sup> janvier qui suit sa première déclaration. C'est ce que je comprends. Donc, dans l'hypothèse 2019, à partir de 2019 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2021, elle ne serait pas assujettie, là?

**STEVE DOUCET-HÉON :**

En fait, on a justement la modification qui a été apportée pour qu'à partir de 2021 l'entreprise soit assujettie l'année même et ait un coût carbone à assumer. Par contre, entre-temps, il ne faut pas oublier que les distributeurs de carburants combustibles sont quand même visés par le SPEDE. Donc, s'il y a du gaz naturel qui est distribué à l'usine qui n'est pas assujettie encore, donc le coût carbone va être reflété, mais via le distributeur de gaz naturel.

**LE COMMISSAIRE :**

Les émissions de type procédés sont traitées différemment des émissions de type combustion dans le SPEDE, pouvez-vous nous expliquer qu'est-ce qu'il en est?

**STEVE DOUCET-HÉON :**

En fait, présentement, pour les émissions de procédés, on donne 100 % d'allocation gratuite, toutefois, à partir de 2021, ça va diminuer de 0.5 % par année, donc un demi pour cent par année, tandis que le taux de décroissance d'allocation gratuite pour les émissions de combustion, présentement, il est entre 1 et 2 %, puis à partir 2021, ça va décroître de 1.5 % par année.

Donc, le taux de décroissance d'allocation pour les émissions de combustion est plus élevé que pour celui des émissions de procédés.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est vrai, je ne me souvenais plus... je savais que, bon, bien que les sources mobiles comme le carburant diesel étaient déjà soumises au SPEDE via les taxes de carbone sur l'essence, je ne me souvenais plus de la question du gaz naturel.

Donc, c'est ça, le gaz naturel qui alimenterait l'usine, dans le prix de vente s'intègrent déjà les taxes du SPEDE, c'est ça que j'ai... vous confirmez ça?

**STEVE DOUCET-HÉON :**

Oui. Puis, en fait, au niveau d'Énergir, je crois que sur leur site... sur le site Internet d'Énergir, je crois qu'ils détaillent dans leurs prix vraiment la part qui est due au gaz naturel puis... donc, ce coût carbone là est intégré, autant le gaz naturel, aussi, qui serait utilisé, par exemple, en milieu institutionnel, donc il y aurait un coût associé à ça via le distributeur.

**LE PRÉSIDENT :**

On a monsieur Lortie qui s'est avancé, il va pouvoir apporter une précision.

**RENAULT LORTIE :**

Oui, exactement. Donc, si je ne m'abuse, lorsqu'une industrie est au-dessus du 25 000 tonnes par année, elle s'occupe elle-même de ses taxes et de payer son SPEDE. Ça ne passe plus par facturation d'Énergir.

Donc, c'est lorsqu'un consommateur de gaz naturel est sous le 25 000 tonnes que le distributeur va prendre la gouvernance, si vous voulez, de la facturation du SPEDE. À partir du moment que c'est un grand émetteur, c'est le grand émetteur qui s'occupe du paiement et de ses arrangements avec le gouvernement pour le SPEDE.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il n'y aura jamais double comptabilisation, mais dans ce cas-ci, ce que vous nous dites, monsieur Lortie, c'est : à ce moment-là, la combustion du gaz naturel va être calculée, au niveau du SPEDE, entièrement à BlackRock, c'est ça que vous dites?

**RENAULT LORTIE :**

Exact. Mais, à ce que je sache, même la portion combustion est au-dessus de 25 000 tonnes.

**LE PRÉSIDENT :**

Sur la question du 25 000 tonnes d'émissions globales annuelles, comme on nous a expliqué.

Oui, monsieur Renaud.

**LE COMMISSAIRE :**

Non, c'est bien, je comprends le principe.

Chez Métaux BlackRock, on dit que le total des émissions de type combustion est de 37 % et, de type procédés, 67 %. Là, ça dépasse 100 %, là. C'est à l'annexe H, là. Je n'ai pas compris la...

Mais, je voulais savoir, de quelle façon vous évaluez que des émissions... parce qu'en réalité, vous brûlez... vous utilisez 6.2 millions de gigajoules de gaz naturel, là, puis il y en aurait... il y en a 37 % qui est considéré comme de la combustion, 67 comme du procédé, m'expliquer comment vous arrivez à faire la distinction.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, sans hésiter, je laisserais la parole à madame Leroux.

**JACQUELINE LEROUX :**

Dans notre procédé métallurgique, le carbone est utilisé comme réducteur. Donc, dans la réaction chimique, le carbone qui va aller enlever l'oxygène au fer, à l'oxyde de fer, pour qu'on ait du fer métallique, cette portion-là de carbone qui est utilisé, donc par la stoechiométrie, on est capable de faire un calcul qui dit que ça, c'est la part de carbone qui est dans le gaz naturel qui va servir comme matière première et non pas comme combustion.

Maintenant, bien comme tout ça, ça chauffe, on n'est pas capable, là, de vraiment circonscrire. Parce que si on pouvait avoir 100 % de notre carbone qui est utilisé en réaction chimique et aucune dans les réactions secondaires en combustion, on serait contents, mais ça ne fonctionne pas comme ça. C'est pour ça qu'on a calculé un certain pourcentage, là, qui va être... qui relève de la combustion, là, de... et donc, de la chaleur qui va être produite.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais le chiffre exact, là, on a 37/67, mais est-ce que c'est une erreur typographique ou bien c'est une marge d'erreur?

**JACQUELINE LEROUX :**

Il faudrait qu'on vous revienne là-dessus, je ne sais pas par coeur. Ça devrait donner 100 %.

**LE COMMISSAIRE :**

Peut-être une petite question plus technique, là. Les gaz qui sortent de la fournaise OSBF sont retournés entièrement au réacteur Energiron. C'est ce que je comprends dans le schéma, là, de l'annexe... de la figure... je n'ai pas le numéro de la figure, là, mais dans le schéma, là, on voit que ça retourne. Pourtant, quand vous faites le bilan d'émissions des gaz à effet de serre, vous avez des émissions pour la fournaise OSBF et vous avez des émissions aussi pour le four Energiron. Ce que je comprenais, c'est que ce qui sort de OSBF s'en va directement dans le réacteur Energiron. Il n'y a pas un double comptage, là, dans votre...

**JACQUELINE LEROUX :**

Normalement, les gaz qui... il y a une partie des gaz qui servent à réchauffer, donc en préchauffe des gaz, il y a une unité de récupération de chaleur. Il y a aussi un recyclage des gaz. Donc nous, ce qu'on a essayé de faire, c'est d'assigner à chacun des procédés une production particulière de gaz à effet de serre, mais ce n'est pas quelque chose qui est découpé au couteau, là. Donc, c'est une estimation qu'on a faite.

**LE COMMISSAIRE :**

O.K., c'est peut-être ma compréhension qui n'était pas bonne, là. Quand je regardais le schéma, là, j'avais l'impression qu'il y avait un double comptage, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

Mais, éventuellement, on peut le regarder, si on pense encore qu'il y a peut-être une double comptabilisation, on vous enverra une question par écrit en précisant de regarder ça pour savoir comment... est-ce que c'est nous qui comprenons mal ou pas, là. On va le regarder après.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, parce que dans cette section-là, il y a un certain nombre de chiffres, là, on parle d'un 87 800 kilotonnes de CO<sub>2</sub>; on dit les émissions directes de GES seraient de 87 800 kilotonnes -- 87,8 kilotonnes de CO<sub>2</sub>, alors qu'on parle ailleurs de 356 kilotonnes. Il y a tout un paquet de chiffres qu'on n'a pas... qu'on a eu de la difficulté à concilier. On enverra peut-être une question...

**JACQUELINE LEROUX :**

C'est quelque chose qu'on pourrait clarifier, effectivement.

**LE COMMISSAIRE :**

... une question par écrit pour... puis ça va être plus facile, là, que régler ça aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, parce que, par exemple ici on parlait de 356 000 tonnes en équivalents CO<sub>2</sub>, bien c'est 356 kilotonnes, mais par contre, ailleurs, c'est ça qu'on voyait dans le document à l'annexe H, qu'on a mentionné, pages 7 et 8, c'est là qu'on se retrouvait à un moment donné... en page 8, donc vous mentionnez que : « *Durant l'exploitation, les émissions (directes) de GES seraient en moyenne d'environ 87.8 kilotonnes de CO<sub>2</sub>* », ce qui représenterait 3.1 % des émissions du secteur industriel du Québec, qu'on estime à 25 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub>.

Donc, c'est pour ça qu'on disait : veuillez expliquer comment ces chiffres ont été obtenus par rapport au 356 kilotonnes du projet. Donc, on voit qu'on a un chiffre qui est très différent, là. Donc, est-ce qu'il y a des nuances à faire? D'où ça vient, le 87.8 kilotonnes?

**JACQUELINE LEROUX :**

Effectivement, ça, il faudrait qu'on le regarde...

**LE PRÉSIDENT :**

On se posait la question entre autres pour essayer de comprendre la comptabilisation générale.

Je vais en profiter, pendant que mon collègue regarde les questions. C'est que vous avez mentionné dans le rapport principal, l'étude d'impact, aux pages 6-2 et 6-3, que, bon, vous mentionnez que les changements climatiques attendus dans la région Centre-du-Québec, que vous décrivez aux pages donc 6-2, 6-3 du volume principal, sont-ils susceptibles d'avoir des répercussions?

Je vais aborder cette question-là des changements climatiques, mais est-ce que vous avez examiné des risques que les changements climatiques pourraient poser sur votre projet, et si vous l'avez fait, est-ce que vous estimez que les changements attendus, soit sur la pluviométrie ou le cycle de gel/dégel, je ne sais pas, n'auront pas d'effets ou auront des effets sur les opérations de votre projet? Métallurgiques, bien entendu.

**JEAN RAINVILLE :**

Monsieur le président, je pense que la personne la mieux qualifiée, encore une fois, pour répondre à la question, c'est notre vice-présidente en environnement, madame Leroux.

**JACQUELINE LEROUX :**

Et moi, de mon côté, je ne suis pas si familière que ça avec la notion des changements climatiques, donc je prendrais un peu de temps pour vérifier, pour répondre à votre question, en consultant notre consultant.

**LE PRÉSIDENT :**

La source exacte, c'est ça, vous pouvez nous revenir avec une réponse, donc c'est le PR3.1, pages 6-2 et 6-3, il y a une mention qui est là. Donc, est-ce que les changements climatiques attendus changeraient quelque chose aux opérations de l'usine, disons, d'ici 2050, par exemple, là?

**JACQUELINE LEROUX :**

Parfait. On va être capable de vous revenir avec une réponse, là, pour ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Ça peut être, par exemple, sur des questions d'évacuation des eaux pluviales, là, des choses comme ça. Donc, si vous pouvez voir, examiner en fonction des données qui sont... ou des projections d'Ouranos ou... qu'est-ce que ça pourrait changer dans les opérations de votre projet. On fera le suivi ce soir.

**JACQUELINE LEROUX:**

D'accord.

**LE COMMISSAIRE :**

Un autre petit point peut-être aussi plus technique. Pour l'estimation des émissions de GES, vous dites avoir utilisé les potentiels de réchauffement planétaire du Groupe d'experts intergouvernemental, le GIEC, qui sont, et je vous cite, là : « *applicables au projet et qui seront en opération après 2020* ». Est-ce que vous pourriez préciser la source plus précise, là, des données? Alors ça, c'est à l'annexe H dans le PR3.4.

**LE PRÉSIDENT :**

La source exacte. Quel rapport du GIEC exactement.

**LE COMMISSAIRE :**

Exactement, là, qu'est-ce que vous avez utilisé comme source de données.

Au niveau du ministère, au niveau du SPEDE, pour les déclarations, comment ça fonctionne? Vous demandez une déclaration vérifiée, pouvez-vous nous expliquer comment ça fonctionne?

Attendez un petit peu, on a... on va vous mettre en ligne.

**STEVE DOUCET-HÉON :**

Donc, on a le *Règlement sur la déclaration obligatoire* qui spécifie comment quantifier les émissions de gaz à effet de serre. Donc, il y a différentes annexes de ce règlement-là, selon les types de procédés. L'émetteur doit donc déclarer ses émissions de gaz à effet de serre puis, par la suite, c'est une vérification par une tierce partie, qui est certifiée au niveau ISO. Donc, ce vérificateur-là va s'assurer que les données utilisées pour faire la déclaration sont conformes. Donc, il va faire vraiment une visite sur le site, vérifier la quantification, pour s'assurer que, de la façon que c'est fait, ça rencontre les exigences du règlement.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

Alors, toujours pour le ministère du Développement durable. On mentionne, là :

*« En considérant les objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec -- c'est le promoteur qui met ça dans son document -- la quantité d'émissions provenant de l'usine de Métaux BlackRock et d'autres projets potentiels, Métaux BlackRock juge que les émissions de l'usine représenteraient un degré de perturbation faible à l'échelle du Québec et du Canada. »*

Il précise que les émissions annuelles provenant des activités du projet représentent 0.5 % des émissions totales à l'échelle fédérale et 0.5 % des émissions totales visées pour le Québec en 2020. À partir de quelle quantité d'émissions annuelles de GES le ministère juge qu'elles représentent un degré de perturbation moyen ou fort à l'échelle du Québec? Qu'est-ce qu'on... À partir de quel moment, de quelle proportion vous allez juger qu'on...

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Je ne sais pas si, les gens à Québec, vous êtes en mesure de donner des éléments de réponse à ce sujet-là?

**CLAUDINE GINGRAS :**

Bien, je sais que, nous autres, de notre côté, en fait, il n'y a pas de pourcentage fixe.

Est-ce que vous m'entendez bien?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Oui.

**CLAUDINE GINGRAS :**

Parfait, excellent.

Donc, il n'y a pas de pourcentage fixe. Dans l'analyse, on vérifie que le... pas le promoteur, mais l'initiateur a vraiment fait... a vraiment pris en compte, en fait, les émissions de GES puis qu'ils ont implanté, en fait, des mesures d'atténuation qui permettent de réduire ces émissions-là. Donc, un pourcentage, là, il n'y a pas vraiment de pourcentage fixe où on dit : à partir de tant, c'est plus important sur l'atteinte de la cible.

**LE COMMISSAIRE :**

Puis est-ce que la réalisation du projet peut avoir un effet ou aura un effet sur la réalisation des cibles de réduction de GES du Québec pour 2020 et puis 2030?

**AUDREY LUCCHESI LAVOIE :**

Si je peux me permettre, les plafonds ne changent pas. Donc, au niveau du marché du carbone, on parle d'une nouvelle personne ou, en fait, d'un nouvel intervenant qui va venir dans le marché du carbone, mais les plafonds ne changent pas. Donc, si à un endroit ça augmente, ailleurs, peut-être qu'il va falloir réduire un peu plus, mais on va toujours viser quand même la réduction le plus possible, au niveau du promoteur, des gaz à effet de serre.

Si, Steve, tu as d'autres éléments au niveau du marché du carbone... peut-être au niveau des émetteurs, au niveau des industries?



**STEVE DOUCET-HÉON :**

En fait, c'est justement, le marché du carbone, en ayant un plafond décroissant... donc si, l'exemple hypothétique, il y a plusieurs nouveaux joueurs, nouveaux grands émetteurs qui se joignent, ça pourrait avoir un effet sur le prix du droit d'émission de carbone. Donc, dans ce cas-là, plus le prix serait élevé, probablement que ça pourrait favoriser des réductions de GES supplémentaires. Puis il y a aussi tous les programmes qui utilisent les revenus provenant du SPEDE, donc des programmes pour favoriser des... pour subventionner ou favoriser des projets de réduction de GES qui pourraient aussi servir à compenser les GES supplémentaires d'un nouveau joueur .

**LE COMMISSAIRE :**

Je vous remercie.

---

**MOT DE LA FIN**

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, je pense que ça fait le tour pour les questions sur les émissions de gaz à effet de serre.

Donc, ce qu'on va faire, c'est qu'il est 16 h 22, ça fait qu'on va mettre fin à la séance de cet après-midi pour reprendre ce soir à 19 h.

Donc, comme j'ai mentionné, il y avait des gens qui s'étaient inscrits hier soir, j'ai quelques personnes encore inscrites cet après-midi, mais je pense qu'on a pu faire le tour au moins une fois de tout le monde. Alors, en séance de ce soir, je vais commencer par appeler les gens qui se sont inscrits hier soir et, après ça, je vais y aller avec les gens qui se sont inscrits cet après-midi.

Donc, d'ici à 19 h, je vais vous souhaiter un bon souper. À tantôt.

---

LEVÉE DE LA SÉANCE À 16 H 30

SÉANCE AJOURNÉE AU 20 JUIN 2018 À 19 H

---

Je, soussignée, ISABELLE GOYETTE, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes prises au moyen de la sténotypie assistée par ordinateur, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

*Isabelle Goyette*

Isabelle Goyette, s.o.