

**Direction de l'évaluation environnementale
des projets nordiques et miniers**

Addenda au document du 11 mars 2013 :

**Questions et commentaires
pour le projet Dumont– Exploitation d'un gisement de nickel
majoritairement sur le territoire de la Municipalité
de canton de Launay
par Royal Nickel Corporation (RNC)**

Dossier 3211-16-008

Sont insérés au document du 11 mars 2013 les questions et commentaires suivants :

QC-11.1 Section 4.6.4 – Emplacement du complexe administratif et accès au site

À la page 4-29, il est indiqué que la sélection du site s'est fait sur la base de considérations principales dont, entre autres, l'aménagement d'un accès au complexe administratif localisé au Centre-Sud de la propriété ainsi qu'un second accès à 600 m plus à l'ouest réservé pour la circulation des camions, et ce, en bordure de la route 111. Selon la carte 5-1, l'accès réservé aux camions est plutôt situé du côté est de celui pour le complexe industriel. Où sont les deux accès projetés? Les normes de sécurité routière du MTQ ont-elles été prises en considération pour la localisation de ces accès sur la route 111?

Il est indiqué qu' « aucune alternative n'est possible des côtés nord, ouest et est, en l'absence de routes acceptables... ». La route 20650 est située du côté ouest du projet. Pouvez-vous préciser ce que vous entendez par une « route acceptable »? Pourquoi la route 20650 n'a pas été considérée comme une alternative?

À cette même page, il est fait mention que « des optimisations sont actuellement en cours d'analyse, et pourraient faire en sorte de déplacer quelque peu l'accès des camions, afin d'augmenter les distances de visibilité pour les automobilistes. » De plus, il est indiqué à la page 5-42 que « Deux chemins seront construits depuis la route 111 pour permettre l'accès au site depuis le sud. »

Pour tout nouvel accès, un permis d'accès doit être délivré par le Centre de service d'Amos. L'accès devra répondre aux normes de sécurité routière du ministère des Transports (MTQ) notamment au niveau des distances de visibilité. La réalisation d'une étude de sécurité et de circulation pour s'assurer des modalités de localisation et d'aménagement des deux accès sur la route 111 pour respecter les normes de sécurité du MTQ est-elle prévue? En préciser l'échéancier?

QC-17.1 Section 5.4.7 Parc à résidus

Il y a présence de maisons et d'infrastructures, comme la route 111 en aval du parc à résidus miniers. Est-ce que des analyses géotechniques ont été réalisées afin de s'assurer de la stabilité

des digues? Préciser et documenter si les vibrations causées par les sautages ou le drainage de l'eau souterraine peuvent avoir un impact sur la stabilité des sols supportant les digues?

QC-31.1 Section 5.8.3 – Accès et circulation sur le site – P. 5-79

À cette section, il est mentionné que l'accès principal au site sera probablement revu en raison des distances de visibilité sur la route qui ne seraient pas respectées. Cela suppose que l'accès pour le complexe minier est sécuritaire. Sur quelle base, il a été établi que l'accès au complexe minier respecte les normes de sécurité du MTQ? Quelles sont les distances de visibilité pour l'accès principal au site qui ne seraient pas respectées? Est-ce que les distances de visibilité sont les seuls critères pris en compte pour l'établissement sécuritaire des deux accès sur la route 111?

QC-51.1 Section 6.4.5 – Infrastructures

Il est mentionné à la page 6-167 que « L'entretien hivernal de la route 111 est assuré par le ministère des Transports du Québec (MTQ) alors que le chemin Guyenne est entretenu par la Coopérative Guyenne. » La route 20650 (chemin de Guyenne) est sous la gestion du MTQ de même que son entretien. L'entretien hivernal est confié à un entrepreneur. Sur quoi s'est basé le promoteur pour affirmer que l'entretien de la route 20650 était sous la responsabilité de la Coopérative de Guyenne?

L'information présentée concernant la géométrie de la route 111 est très sommaire. Afin d'établir si les accès prévus sont sécuritaires, des informations entre autres sur les rayons, les distances de visibilité aux accès, les dévers, le drainage devront être relevées. Est-ce que des analyses plus poussées sont prévues être réalisées concernant la géométrie de la route? Préciser le contenu de ces analyses ainsi que l'échéancier.

Pour les accidents, l'analyse présentée ne fait pas état de leur répartition sur le tronçon étudié notamment à proximité des accès prévus. Y a-t-il des secteurs problématiques sur ce tronçon? Sont-ils situés à proximité des accès projetés?

QC-61.1 Section 7.5.1.2 – Exploitation

À la page 7-14, il est indiqué que la fibre du chrysotile est présente en quantité variable dans le minerai et la roche stérile du gisement Dumont. Est-ce que, dans le concentré de minerai, il y aura présence de poussière du chrysotile? Est-ce qu'il est prévu que du chrysotile soit transporté à l'extérieur du site? Si oui, quelles seront les mesures prises lors du transport du concentré ou du chrysotile en dehors du site pour en éviter la dispersion?

QC-78.1 Section 7.7.4 – Infrastructures et services

Dans la mesure d'atténuation CIR1, aux pages 7-144 et 7-147, il est énoncé que des démarches auprès du MTQ devront être entreprises « pour étudier la mise en place de voies auxiliaires pour les virages sur la route 111. » Le MTQ n'est pas favorable à des aménagements pour des accès privés. Est-ce que d'autres options sont envisagées d'autres?

Pour la mesure d'atténuation particulière CIR5, aux pages 7-144 et 7-147, doit-il être compris qu'en fonction des modulations des coûts de transport et des horaires disponibles pour le train, le moyen de transport des marchandises pourrait se faire la plupart du temps par camion tout au

long de la durée de vie du projet Dumont? Si oui, est-ce que les impacts sur l'état de la route 111 ont été anticipés?

Dans la mesure d'atténuation particulière CIR7, aux pages 7-145 et 7-147, il est indiqué que les camions hors normes devront emprunter la route 109 à partir de la route 117 afin d'éviter les carrefours giratoires à l'entrée est de la Ville d'Amos parce qu'ils ne sont pas conçus pour assurer le transit de ce type de camion. Cette affirmation est erronée. Les carrefours giratoires d'Amos, tout comme ceux de Val-d'Or, permettent la circulation des camions hors normes. Sur quoi est basé le fait que les carrefours giratoires d'Amos ne seraient pas en mesure de prendre des camions hors normes?

Pour la mesure d'atténuation CIR9, aux pages 7-145 et 7-147, il est fait mention que l'accès prévu au site minier présente des problèmes de visibilité. Quelles sont les distances de visibilité prises en compte? Est-ce que l'accès principal au site est sécuritaire? Quelles sont les normes de sécurité prises en compte pour établir qu'il est sécuritaire?

QC-85.1 Section 7.8 – Bilan des impacts, des mesures d'atténuation et de compensation

Pour le tableau 7-26 à la page 7-261, voir la section 7.7.4 (QC 78.1) pour les mesures d'atténuation CIR1, CIR5, CIR7 et CIR9.

Dans la mesure d'atténuation CIR3 à la page 7-261, des démarches seront entreprises « auprès du MTQ pour qu'une signalisation sur la route 111 soit ajoutée dans les deux directions pour prévenir les automobilistes de la présence d'un accès avec des camions. » Une étude de sécurité et de circulation est-elle prévue par le promoteur pour s'assurer des modalités de localisation et d'aménagement des deux accès prévus sur la route 111? (voir notamment QC 11.1)

QC-97.1 Section 9.3.7 – Suivi des vibrations et des suppressions d'air

Il est fait mention d'en évaluer l'effet potentiel sur la stabilité de la voie ferrée du CN. Qu'en est-il de l'impact des vibrations et des suppressions d'air sur l'infrastructure de la route 111? Est-ce qu'un suivi au même titre que la voie ferrée sera fait?

VOLUME 2 – PARTIE 1 – ANNEXES 1 À 8

Annexe 7 : Note technique sur la circulation routière

QC-107.1

Pour la section 2.3 – Géométrie, aux pages 5 et 6, les informations sont sommaires. Des analyses plus approfondies et des relevés sur le terrain seront-ils réalisés pour établir la meilleure localisation pour les deux accès projetés? Les pentes dont il est question à la figure 2.4 de la page 5, ont-elles un impact sur l'accélération et la décélération pour les camions? De quelle distance de visibilité est-il question à la page 6? Est-ce que les distances de visibilité ont été établies pour les deux accès projetés?

Pour la section 2.4 – Analyse des accidents, aux pages 6 à 8, y a-t-il des accidents dans le secteur immédiat des accès projetés? Où sont situés les 14 accidents relevés sur le tronçon étudié?

Pour la section 3.1.6 – Provenance des matériaux, aux pages 12 et 13, il est fait mention que les carrefours giratoires d'Amos ne sont pas en mesure de prendre des camions hors normes. Sur quoi est basée cette affirmation?

Dans cette même section, il est indiqué à la page 13 que « pour rejoindre Sudbury, les camions pourraient utiliser le même itinéraire que pour ceux qui vont à Rouyn-Noranda, mais poursuivre leur chemin sur la route 101 jusqu'à Notre-Dame-du-Nord où ils traverseraient la frontière ontarienne pour aller rejoindre la route 11 ». Sur quoi est basé ce choix d'itinéraire pour se rendre à Sudbury? Est-ce que les circuits principalement utilisés par les camions dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue ont été répertoriés? Les camionneurs vont probablement utiliser un circuit pour éviter la ville de Rouyn-Noranda. Est-ce que d'autres tracés ont été analysés comme passer par la route 390 à partir de Taschereau et se rendre à Poularies pour aller rejoindre la route 101 et ensuite emprunter la route 393 pour traverser en Ontario? De même pour se rendre à Rouyn-Noranda, est-ce qu'un autre tracé que celui présenté a été analysé?

Pour la section 3.2.1 à la page 15, il est mentionné qu'« il n'existe aucune donnée sur le camionnage généré par la construction du complexe minier. Ainsi, l'impact de cette phase sur la circulation routière ne sera pas analysé ». Pourquoi cette phase, qui a pourtant le plus d'impact sur la circulation routière en raison du nombre de travailleurs de même que les besoins en marchandise, n'a pas été analysée alors que les phases subséquentes ont pu l'être? Aussi, sur quoi les données sur le nombre de camions par jour pour cette phase présentées à l'annexe A pour les différents scénarios ont été établies, si aucune donnée n'existe sur le camionnage généré lors de la phase construction/préproduction?

Pour la section 4.6 à la page 35, il est indiqué un débit de « 1 500 véhicules par jour entre Rouyn-Noranda et Macamic sur la route 101, avec environ 130 camions ». Sur quelles informations est basée cette affirmation? Ne s'agit-il pas plutôt du débit entre Macamic et l'intersection de la route 101 et de la route 393?

À la section 6 à la page 38, diverses mesures d'atténuation sont proposées. Est-ce que la possibilité a été regardée que le début et la fin des quarts de travail n'arrivent pas en même temps que les heures de pointe?

À la même section, pour la proposition d'ajout de voies auxiliaires, voir les commentaires pour la mesure d'atténuation CIR1 à la section 7.7.4 (QC 78.1). Également, pour la localisation de l'accès, voir ceux pour la mesure d'atténuation CIR9 à la section 7.7.4 et pour l'ajout de signalisation, voir ceux pour la mesure d'atténuation CIR3 à la section 7.8.