



Envoi par courrier et par télécopieur : (418) 643-9836

Quebec, le 18 septembre 2007

Monsieur Denys Jean
Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 28^e étage
Quebec (Quebec) G1R 5H1

**Objet : Projet de mine de fer du Lac Bloom
Demande d'information**

Monsieur le Sous-Ministre,

Le 1^{er} août dernier, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Paires, madame Line Beauchamp, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de mine de fer du lac Bloom par Consolidated Thompson Iron Mines Ltd.

A la suite de la première partie de l'audience publique tenue le 28 août à Fermont et de l'information complémentaire transmise le 14 septembre par le promoteur (document déposé DQI.1, question #2), la commission chargée de l'examen du projet précite désire obtenir l'information suivante.

Question 1 – Route 389

Le ministère des Transports peut-il fournir à la commission une évaluation de la route 389 entre la route d'accès du projet de mine de fer du lac Bloom et la frontière du Québec et du Labrador sur les plans de la capacité de transport des marchandises et de la sécurité ? Ce tronçon possède-t-il la capacité de desservir la ville de Fermont et les installations minières situées à proximité et est-il en mesure de supporter un accroissement du trafic routier à court terme advenant la réalisation de projets industriels majeurs comme le projet de mine de fer du lac Bloom ? Enfin, en regard de l'investissement de 40M\$ sur 5 ans pour la refonte de la route 389, le Ministère envisage-t-il réaliser certains travaux de refonte sur le tronçon concerné par le projet de mine du lac Bloom ?

La commission apprécierait recevoir les réponses le plus tôt possible compte tenu de l'échéancier dont elle dispose pour ses travaux.

.2

Monsieur Denys Jean

-2-

18 septembre 2007

De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de M^{me} Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secretariat de la commission, au numéro de téléphone 418 643-7447, poste 420.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Sous-Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Oussar Samak

Président de la commission

p.j.

CONSOLIDATED
THOMPSON

Montréal, vendredi le 14 septembre 2007

Question du 28 août 2007 adressée au promoteur

Lors de la présentation **publique** du 28 août 2007 à Fermont, la question concernant le temps de résidence de l'eau dans le lac Mazaré fut posée. La réponse est la suivante :

Concernant le temps de résidence de l'eau dans le lac Mazare, en condition **naturelle** le temps de résidence de l'eau est de **17,9 jours** évalué à partir du débit annuel (**0,978 m³/s**) du lac. En condition futur le débit annuel sera de **0,788 m³/s** pour un temps de résidence de **22,2 jours**. Le lac Mazare est peu profond ce qui explique le temps de résidence court

Questions complémentaires du 5 septembre 2007 (DQ1) adressées au promoteur

Question I – Convoyeur de minerai de fer

Le promoteur envisage d'utiliser un convoyeur ou le train pour acheminer le minerai de fer au Labrador, tel qu'il l'a indiqué dans sa présentation du projet le 28 août 2007. Contrairement au rail, l'option du convoyeur n'est pas présentée ni décrite dans l'étude d'impact. La commission souhaite obtenir des détails à propos de la conception de ce convoyeur, notamment ses caractéristiques physiques, sa capacité et son tracé. De même, la commission désire obtenir les caractéristiques biophysiques et humaines du milieu qui serait traversé par le convoyeur entre la mine et son point de jonction avec le système ferroviaire de la compagnie de chemin de fer Québec North Shore and Labrador. Une carte montrant le milieu et l'emplacement du convoyeur serait appréciée.

Pourriez-vous produire une évaluation comparative des avantages et des inconvénients des deux options sur le plan environnemental, technique et économique et indiquer dans quelles circonstances vous opteriez pour une option plutôt qu'une autre?

Il faut d'abord préciser que l'option de convoyeur entre le gisement du lac Bloom (Québec) et les installations de Mines Wabush (Labrador) était basée sur l'opportunité d'achat des installations de Mines Wabush par Consolidated Thompson. Si cette option s'était réalisée, le minerai aurait seulement été concassé à une dimension de 8 pouces et moins pour être concentré aux installations de Mines Wabush.

Étant donné que les installations de Mines Wabush ne seront pas achetées par Consolidated Thompson, Dofasco s'étant prévalu de son droit de premier refus, l'option du convoyeur n'est plus une option envisagée.



CONSOLIDATED
THOMPSON

En effet, le minerai sera concassé et concentré au site du lac Bloom et sera chargé dans des wagons du côté du Labrador pour être acheminé aux installations portuaires de Pointe-Noire via le chemin de fer QNS&L.

Une carte montrant la zone visée par le chemin de fer a déjà été fournie dans le rapport d'étude d'impact et se retrouve sur le site du BAPE. Il s'agit de la carte 4.2, exception faite que le chemin de fer sera entièrement situé en dehors de la province de Québec.

Il est à noter qu'étant donné que le chemin de fer sera localisé entièrement dans la province de Terre-Neuve et Labrador, il a été entendu par le MDDEP, par l'agence Canadienne d'Évaluation Environnementale et par le ministère de l'environnement de Terre-Neuve et Labrador que les demandes de permis seront traitées par les représentants de la province de Terre-Neuve et Labrador, ainsi que par l'agence canadienne d'évaluation environnementale, section des provinces atlantiques.

Question 2 – Route 389

Tel que discuté en audience publique le 28 août 2007, quels sont les besoins en transport routier des personnes et des marchandises identifiés par le promoteur tant pour les phases de construction que d'exploitation de la mine de fer du lac Bloom et qui utiliseraient la route 389? Veuillez préciser quels matériaux transiteraient par Baie-Comeau ainsi que ceux qui transiteraient par le Labrador via le réseau ferroviaire.

Le transport des personnes sera fait principalement en avion. Concernant le transport des marchandises, les seules vérifications faites concernant le réseau routier provincial visaient à valider la capacité des ponts et ponceaux en fonction des pièces les plus lourdes qui transiteront par la route.

Par contre, Consolidated Thompson maximisera l'utilisation du transport par train pour les matériaux requis pour la construction ainsi que pour le matériel requis lors de la phase d'opération.

Tout récemment, les autorités portuaires de Sept-Îles ont conclu une entente avec Mines Wabush et QNSBL pour le transit de marchandises sur leur chemin de fer. Cette option de transport de marchandises par rail, maintenant que les réseaux ferroviaires locaux sont reliés au réseau ferroviaire national via le traversier-rail, sera favorisée pour les besoins du projet du lac Bloom.

Question 3 – Perspectives de marché

Le promoteur peut-il ajouter d'autres informations qu'il jugerait pertinentes dans le but de compléter le portrait du contexte économique actuel du secteur minier de production de fer, tenant compte de l'offre et de la demande actuelle à l'échelle mondiale ainsi que présenter ses projections pour l'avenir, le tout en rapport avec le projet à l'étude?