

# Arianne Phosphate

## Nourrir le futur

# Projet de mine d'apatite Lac à Paul

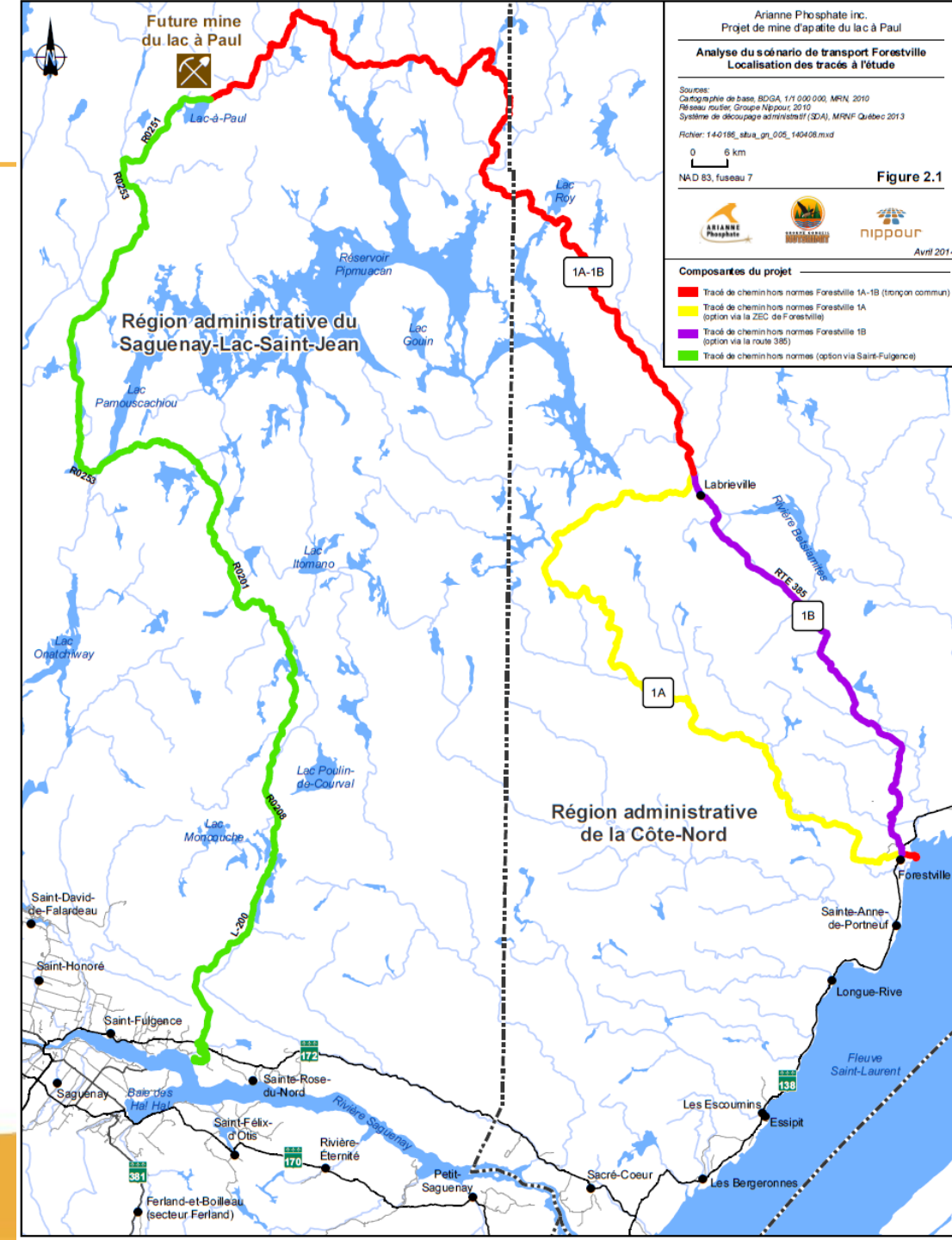
## TRANSPORT DU CONCENTRÉ

## SCÉNARIO FORESTVILLE



# Variante 1A - Description du tracé

- ✓ Du site de la mine jusqu'à un quai à Forestville en camions hors-normes (324,3 km)
- ✓ Passage par la zec de Forestville
- ✓ Passage par le rang Paul Baie, la rue Guy Ouellet, une route non pavée le long de l'aéroport de Forestville et la route Maritime jusqu'au quai



# Variante 1A - En résumé (vs scénario Saint-Fulgence)

## Avantages

- ✓ Moins de baux de villégiature impactés (45 vs 132 à  $\leq 500$  m du tracé)
- ✓ Parc industriel déjà présent à l'arrivée à Forestville

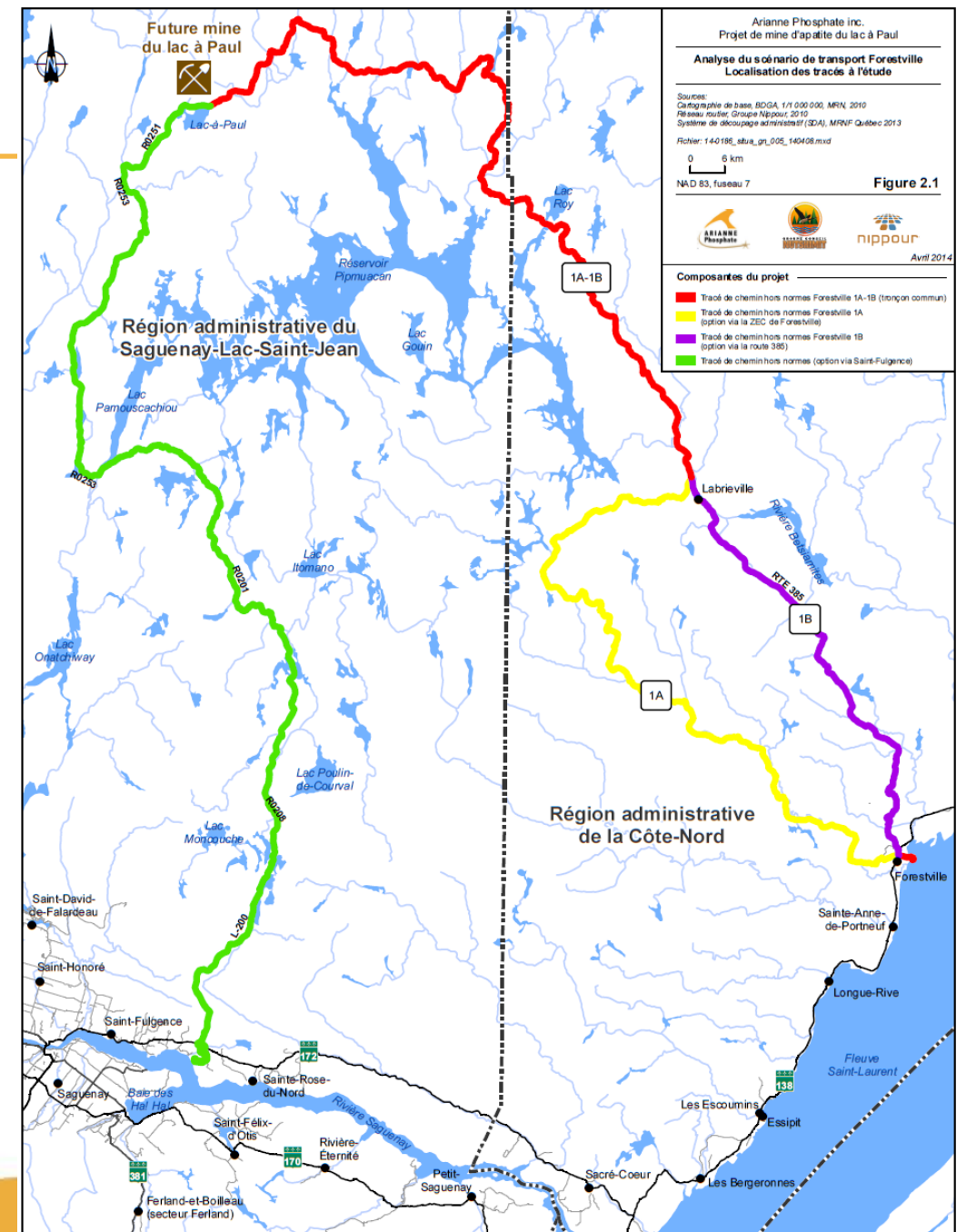
## Désavantages

- ✓ Nécessite la construction d'une jetée de 3 km dans le Fleuve Saint-Laurent
- ✓ Longueur totale de la variante plus grande (324 km vs 240 km)
- ✓ Temps de cycle du transport d'environ 12 h (sans l'improductif)
- ✓ Nécessiterait plus de camions
- ✓ Émissions de gaz à effet de serre plus importantes
- ✓ Passage à environ 200 m d'un quartier résidentiel
- ✓ Nécessite la mise à niveau de plus de chemin de classes inférieures (classe 2 et moins)
- ✓ Longe des sentiers de motoneige sur environ 40 km

# Variante 1B - Description du tracé

- ✓ Du site de la mine jusqu'à un quai à Forestville en camions hors-normes (268,08 km)
- ✓ Passage par Labrieville et la route 385
- ✓ Suit le sentier de motoneige Trans-Québec 3 sur 1,02 km jusqu'à la jonction de la route 138
- ✓ Utilisation de la route Maritime entre la 138 et le quai

Note : la route 385 nécessiterait une dérogation pour la conversion de normé vers hors-norme (enlèvement de l'asphalte)



## Variante 1B - En résumé (vs scénario Saint-Fulgence)

<b>Avantages</b>	<b>Désavantages</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Moins de baux de villégiature impactés (58 vs 132 à <math>\leq 500</math> m du tracé)</li><li>✓ Parc industriel déjà présent à l'arrivée à Forestville</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Nécessiterait une dérogation de la route 385 de route normée à hors-norme (sur 89 km)</li><li>✓ Nécessite la construction d'une jetée de 3 km dans le fleuve St-Laurent</li><li>✓ Longueur totale de la variante plus grande (267 km vs 240 km)</li><li>✓ Émissions de gaz à effet de serre plus importantes</li><li>✓ Passage à environ 200 m d'un quartier résidentiel</li><li>✓ Nécessite la mise à niveau de plus de chemin de classes inférieures (classe 2 et moins)</li></ul>

# Tableau comparatif

Critères de comparaison	Variantes		
	Forestville 1A	Forestville 1B	Saint-Fulgence 5B
<b>Aspects technoéconomiques</b>			
Longueur totale de la variante (km)	324,3	268,1	240,1
Longueur totale de nouveau chemin hors normes à construire (km)	0	1	5,9
Longueur totale de chemin hors normes existant à améliorer/réparer (km)	324,3	267,1	234,2
Longueur totale sur la route asphaltée 385 (km)	0	89,2	0
Route nationale (nombre)	1 (route 138)	1 (route 138)	1 (route 172)
Temps de cycle de transport (heures)	12,3	10,2	10,5
Volume de transport (nbr de camions hors-norme)	69	61	61
Coût de réfection du chemin (M\$)	41,2	34,9	31,3 M\$
Coût de réfection du chemin (\$/km)	126 904	130 206	130 362
<b>Aspects environnementaux</b>			
<b>Milieu naturel</b>			
Cours d'eau permanent (nombre) – BDTQ	153	152	100
Milieu humide boisé (ha) – à l'intérieur d'une emprise de 34 m	28,6	21,7	12,5
Milieu humide non boisé (ha) – à l'intérieur d'une emprise de 34 m	21,1	25,5	7,6
Émissions potentielles de GES (tonnes de CO2equ)	67 698,7	55 392,8	50 099,6
<b>Milieu humain</b>			
Tenure publique (km)	321,61	267,16	233,6
Tenure privée (km)	2,7	0,92	6,5
Terrain de l'aéroport de Forestville (km)	2,37	0,25	0
Territoire récréatif (zec et pourvoirie) (km)	119,2	45	91,5
Zone agricole protégée (CPTAQ) (km)	0,9	0,0	0
Bail de villégiature (nombre) – à 500 m ou moins du tracé	45	58	132
Sentier de motoneige (nombre)	4	3	8
Sentier de motoneige (km)	41,1	0,6	0,1