



Annexe Questions de participants Promoteur

1. Nous sommes propriétaires d'un terrain privé au sud de la route 172. Ce terrain est convoité par Arianne Phosphate pour leur chemin d'accès vers le futur terminal maritime. Après plusieurs rencontres avec le promoteur, nous n'avons pas encore d'entente avec celui-ci.

Dans l'éventualité où il n'y aurait pas d'entente, quel est le "plan B" du promoteur ?

Réponse :

Arianne Phosphate continue le processus de recherche d'entente avec ce propriétaire. Dans l'éventualité où il n'y aurait pas d'entente, il n'y a pas de plan B de prévu. Ce sera à la municipalité de Sainte-Rose-du-Nord de statuer sur les moyens disponibles pour faire avancer ce dossier.

2. Notre représentante (CRE) siégeait sur un comité « transport » formé par la compagnie minière. Le comité se penchait sur le scénario Alma à ce moment-là. Le lendemain matin de la dernière réunion du comité, on annonçait que le tracé avait changé. Comment se fait-il que le tracé ait changé dans un si court laps de temps ?

Réponse :

Tel que présenté dans l'étude d'impact initiale du projet, le scénario Alma était celui envisagé. Ce scénario n'a pas passé l'étape de l'étude de faisabilité car il ne correspondait plus au cadre financier du projet. D'autres scénarios de transport ont donc été étudiés pour trouver une solution démontrant un équilibre entre les aspects économiques, environnementaux et sociaux. Les premières démarches de recherche de solution se sont faites de façon confidentielle. Tous les gens siégeant au comité de transport sur le scénario Alma travaillaient de bonne foi. Arianne Phosphate regrette de ne pas avoir contacté individuellement tous les membres de ce comité pour leur expliquer ce changement.

3. Nous réitérons notre demande de préciser les coûts de transport à partir de la mine jusqu'au port en incluant celui-ci. Et qui va payer quoi ?

	Investisseurs d'AP	Tout fonds public, incluant la caisse de dépôt et Investissement Québec
Réfection de la route L-200	Voir DA43	?
Route au sud du lac Rouvray	16 M\$ voir 4ième série de question	?
Viaduc de la 172	1 à 2 M\$ voir DA3	?

Construction de la route au sud de la 172	4.1 M\$ voir DA3	?
SILOS	Voir DA43	?
Convoyeur	Voir DA43	?
Port	Voir DA43	?
Autres viaducs	1 à 2M\$?

Réponse :

Tous ces coûts ont déjà été déposés dans les documents de l'étude d'impact. Le tableau complet a déjà été fourni et est identifié DA43. Toutes les autres données sont déjà disponibles dans les documents transmis. Pour ce qui est de la contribution des fonds publics, comme nous l'avons dit aux audiences, ces données ne sont pas encore connues. Cette question concerne plutôt le financement et non l'économique du projet.

4. La longueur des tracés entre Saint-Fulgence et Forestville varie de seulement 7 km. Pourrait-on avoir une estimation des émissions de GES annuelles des camions, en tenant compte de la topographie?

Réponse.

Cette donnée est erronée. Comme nous l'avons mentionné aux audiences publiques, et selon les informations contenues dans les études de transport, la différence entre les scénarios Saint-Fulgence/Ste-Rose et Forestville est de 28 km et non pas de 7 km. Ceci représente une distance parcourue de 6720 km par jour.

L'étude des 2 tracés nous montre qu'ils sont similaires du point de vue topographique avec un léger désavantage pour le tracé de Forestville

L'évaluation du taux de consommation en carburant tient compte de la topographie. Les 2 tracés étant similaire, on peut donc utilisé le même taux dans les 2 cas.

Les évaluations sur les émissions de gaz à effet de serres sont présentées à l'annexe D de l'étude de transport du scénario Forestville.

5. Comment AP peut garantir la pureté de son minerai et la durée de viabilité de sa mine ?

Réponse :

Le minerai est défini comme étant la roche contenant le minéral d'intérêt (dans notre cas l'apatite) avant le processus de concentration.

Le minerai du projet Lac à Paul contient les minéraux suivants : plagioclase, pyroxène, apatite, ilménite, magnétite, et biotite. À ce jour, 160 forages ont été effectués sur la Zone Paul pour une longueur totale de forage de 40 653m.

Les analyses en éléments en trace du minerai sont fournies à l'annexe 15 des réponses à la première série de question de l'Étude d'impact Environnementale et à l'annexe RQC45 des réponses à la deuxième série de question de l'Étude d'impact Environnementale. Ces analyses montrent qu'au niveau des terres rares, la quantité totale de Terres Rares dans la roche est entre 118 et 735 ppm avec une moyenne à 462 ppm. À titre comparatif, les mines de Terres Rares ont une quantité totale de terres rares dans leur minerai de 15 000 à 20 000 ppm au minimum.

En ce qui concerne l'uranium, les analyses montrent une variation dans le minerai entre 0,1 et 1,7 ppm avec une moyenne de 0,46 ppm. La recommandation canadienne pour la qualité des sols à vocation industrielle est une teneur en uranium de 300 ppm ou moins et La recommandation canadienne pour la qualité des sols à vocation résidentielle est une teneur en uranium de 23 ppm ou moins.

Pour ce qui est de la viabilité de la mine, comme il est précisé dans notre étude de faisabilité, qui a été rendue publique le 24 Octobre 2013, les réserves de la Zone Paul sont de 472 Mt de minerai à 6,88 % P₂O₅. Cette quantité permet une durée de vie de la mine de 25,75 années. Notons que l'estimation des réserves a été effectuée par la firme Cegertec Worley Parsons à partir de l'estimation de ressources faite par la firme Goldminds Geoservices Inc., le tout en respect de la norme canadienne 43-101.

7. Considérant que pour la municipalité, les risques associés à la modification de son plan de développement stratégique grandement axé dans ce secteur sur le récréotouristique et l'agro-alimentaire sont multiples dans un futur proche; les promoteurs sont-ils en mesure de garantir que les 25 emplois mentionnés dans le rapport de la firme Raymond Chabot Grant Thornton, déposé aux audiences par la municipalité de St-Fulgence, vont tous être créés et qu'ils seront des emplois permanents à temps plein, et à quel rythme le seront-ils ?

Réponse :

Le rapport de RCGT estime entre 20 et 25 le nombre d'emploi temps plein pour les opérations du terminal maritime, qui sera la propriété de Port-de-Saguenay. On prévoit le début des opérations en 2018. Puisque le nombre d'emplois est une préoccupation qui ressort de cette question pour le secteur St-Fulgence/Sainte-Rose-du-Nord, il faut aussi mentionner qu'il y aura d'autres emplois

indirects reliés, notamment au transport du concentré, à l'entretien de la route, à l'entretien des camions et des remorques, à la restauration et à l'hébergement etc. Rappelons que tous ces emplois sont conditionnels à la présence du terminal maritime dans le secteur de Saint-Rose-du-Nord.

8. Il y a eu une étude du bruit de fond initial de la qualité de l'air le long de la route qui va vers la mine (PR3.2, annexe 1, section 3.3.1).

Est-ce que le transport par camion augmente de manière significative les particules totales le long de la route ?

Est-ce qu'il y a une modélisation qui supporte les dires du promoteur ?

Pourquoi ne pas avoir utilisé le résultat des dites mesures le long de cette route pour les modélisations de la dispersion atmosphérique ?

Selon l'article 197 du RAA : Il est interdit, à compter du 30 juin 2011, de construire ou de modifier une source fixe de contamination ou d'augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une augmentation de la concentration dans l'atmosphère d'un contaminant mentionné à l'annexe K au-delà de la valeur limite prescrite pour ce contaminant à la colonne 1 de cette annexe ou au-delà de la concentration d'un contaminant pour lequel cette valeur limite est déjà excédée. Et selon l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement : 20. Nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter ni permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévue par règlement du gouvernement. Nous constatons des dépassements de la norme à ces stations d'échantillonnage. Est-ce normal de ne pas en tenir compte, selon les articles cités ci-haut ?

Dans ce contexte, Ariane Phosphate s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation supplémentaires impliquant la modification ou l'interruption de certaines activités sur son site lors de conditions météorologiques défavorables, et ce, afin de respecter en tout temps les normes de la qualité de l'atmosphère. Quand la concentration initiale dépasse déjà les normes (particules totales), comment faire pour respecter les normes ?

Réponse :

Il faut faire la distinction entre la poussière générée par le transport et celles générées par les opérations minière.

Contrairement à l'énoncé de la question, il n'y a pas eu de mesures de poussière le long de la route des Mont-Valin. Lors des audiences publiques nous avons montré des photographies de la situation actuelle sur la route des Mont-Valin alors qu'aucun abat-poussière n'est utilisé. Les photographies nous permettent de comprendre les inquiétudes des villégiateurs. Tel que mentionné à plusieurs reprises, Ariane Phosphate utilisera des abats-poussière afin de réduire la quantité de poussière émise. Par exemple, comme il n'y a pas de transport d'apatite les fins de semaine, les villégiateurs bénéficieront, en période estivale, d'une route émettant moins de

poussière. Encore une fois l'expérience acquise sur le contrôle de la poussière sur le Chemin des Passes sera très utile.

En ce qui concerne le site minier, une modélisation de la dispersion atmosphérique a été réalisée à l'aide du logiciel AERMOD (elle est disponible sur le site du BAPE). . Contrairement à l'énoncé de la question, il n'y a pas eu de mesure initiale de particules où des dépassements de normes de la qualité d'air ambiant ont été mesurés. Lors des opérations, des mesures d'atténuation ont été décrites dans le rapport de modélisation et dans le rapport préliminaire de gestion de poussière. Le routage étant la principale source d'émission de poussières, le transport des stériles pourra être diminué lors de conditions climatiques critiques, représentant ainsi une des mesures d'atténuation à mettre en place. Des mesures en continu de la qualité de l'air ambiant valideront l'efficacité des mesures d'atténuation.