

Poliquin, Renée (BAPE)

De: Boucher, Sonia <Sonia.Boucher@mtq.gouv.qc.ca>
Envoyé: 11 juin 2015 11:55
À: Poliquin, Renée (BAPE)
Objet: RE: Demande d'information de la commission du BAPE concernant le projet de l
amine d'apatite du Lac à Paul
Pièces jointes: 2014-08-01 - Note de DTRM + NM - Ariane Phosphate inc. - Avis transport hors-
norme projet Lac Paul.pdf

Bonjour Mme Poliquin,

Vous trouverez ci-joint la lettre ainsi que l'avis de la Direction du Transport routier des marchandises au directeur de la Côte-Nord, sur lequel est basé le refus d'accorder une dérogation relativement à la route 385 au nord de Forestville.

Sonia Boucher, ing., M. A.
Service des inventaires et plan
Transports Québec
Direction du Saguenay Lac-St-Jean-Chibougamau
Tél: 418 695-7916 poste 253
Fax: 418 695-7926

Message important des ingénieurs du gouvernement du Québec en négociation.

En 2011, le rapport de l'Unité anticollusion a mis en évidence que la perte d'expertise en ingénierie constitue « le tout premier facteur de vulnérabilité » du gouvernement. Reconstruire cette expertise exige de verser des salaires compétitifs avec des employeurs de marque tels qu'Hydro-Québec ou le gouvernement fédéral. L'Institut de la statistique du Québec confirme que la rémunération globale des ingénieurs du gouvernement accuse un retard de plus de 40 % par rapport aux employeurs du secteur « autre public ».

Au lieu de combler cet écart, le gouvernement propose de le creuser.

Soucieux de protéger le public et d'offrir un service de qualité aux citoyens, nous croyons que la pérennité des biens collectifs et la saine gestion des fonds publics commandent plutôt la reconnaissance de notre expertise.

Notre signature vaut plus!

De : renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca [mailto:renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca]

Envoyé : 9 juin 2015 09:59

À : Boucher, Sonia

Objet : Demande d'information de la commission du BAPE concernant le projet de l'amine d'apatite du Lac à Paul

Mme Boucher

C'est mon erreur , je n'ai pas trouvé de courriel vous étant adressé , je vous fais suivre la demande d'information .
Si vous pouviez répondre dans un délai de 24 à 48 heures ce serait apprécié.

Salutations

Renée Poliquin

coordonnatrice du secrétariat de la commission

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Édifice Lomer-Gouin

575, rue Saint-Amable, bureau 2.10

Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447 poste 424

Sans frais : 1 800 463-4732

Télécopieur :418 643-9474

renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca

www.bape.gouv.qc.ca



Devez-vous vraiment imprimer ce courriel ? Pensons à l'environnement !

Avis de confidentialité : L'information transmise dans ce courriel est de nature privilégiée et confidentielle. Elle est destinée à l'usage exclusif du destinataire identifié ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire visé, vous êtes par la présente avisé qu'il est strictement interdit d'utiliser cette information, de la copier, de la distribuer ou de la diffuser. Si cette communication vous a été transmise par erreur, veuillez la détruire et nous en aviser immédiatement. Merci de votre collaboration.



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Bérubé
Directeur de la Côte-Nord

DATE : Le 1^{er} août 2014

OBJET : Arianne Phosphate inc.
Avis sur le transport hors-norme pour le projet du Lac à Paul.
N/Dossier : 17710

RÉGION DE LA CÔTE-NORD			
Communications	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- 5 AOÛT 2014			
S.P.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SSG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M.S.P.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S.I.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

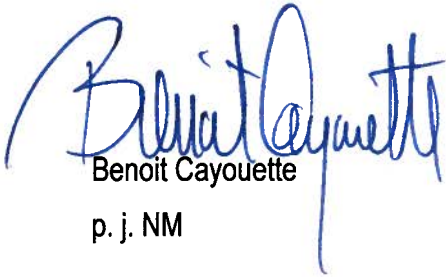
J'ai pris connaissance de votre note du 8 juillet 2014 concernant une demande d'avis sur le transport hors-norme pour le projet du Lac à Paul. Je comprends que ce projet consisterait à faire transiter le minerai par le port de Forestville plutôt que par le port de La Baie au Saguenay, comme le prévoyait le scénario de départ de la mine. Les 90 km de la route 385 seraient soumis à la circulation d'ensembles de véhicules hors-norme dont le débit de circulation serait équivalent à un transport toutes les 15 minutes, 5 jours/semaine, 24 heures/24 pendant une période d'environ 26 ans.

L'analyse du projet avec les informations disponibles à ce stade-ci nous permet de répondre aux questions que vous m'avez adressées. Ainsi, la largeur surdimensionnée et la limite de charge demandée de 163 169 kg (3 fois plus élevée que les normes actuelles) ne peuvent pas être autorisées sur le réseau du Ministère des Transports du Québec (MTQ) dans le contexte réglementaire actuel. De plus, nous croyons que leur masse extraordinaire ainsi que leurs dimensions significativement plus importantes que celles prévues par les normes en vigueur présentent un risque certain pour les autres usagers. Il faudrait une évaluation complète et exhaustive de l'ensemble des risques avant d'envisager de laisser circuler de tels véhicules sur le réseau du MTQ. Le cas échéant, une modification réglementaire serait requise.

Il n'y a pas de données probantes disponibles, notamment du comportement dynamique de ce genre de véhicule qui permettrait de statuer sur un éventuel cas d'exception. Enfin, il n'y a pas de précédent concernant l'utilisation de véhicule tel que proposé par la ville de Forestville dans le cadre du projet minier du Lac à Paul. Par ailleurs, je tiens à souligner que l'autorisation de circuler sur le réseau du MTQ de tels véhicules créerait un précédent qui n'est pas envisagé par la DTRM puisqu'il annulerait les efforts consentis jusqu'ici par la DTRM de trouver un équilibre entre les besoins de l'industrie, la protection des infrastructures de transport public et la sécurité des usagers de la route.

Je joins une note d'information qui a été préparée par la DTRM et qui vous informe sommairement de notre position et des principaux motifs qui la soutienne.

Le directeur,



Benoit Cayouette

p. j. NM

OBJET : Demande de transport de minerai d'apatite par un ensemble de véhicules hors normes sur la route 385 suite à des pourparlers entre la Ville de Forestville et l'entreprise Ariane Phosphate inc.

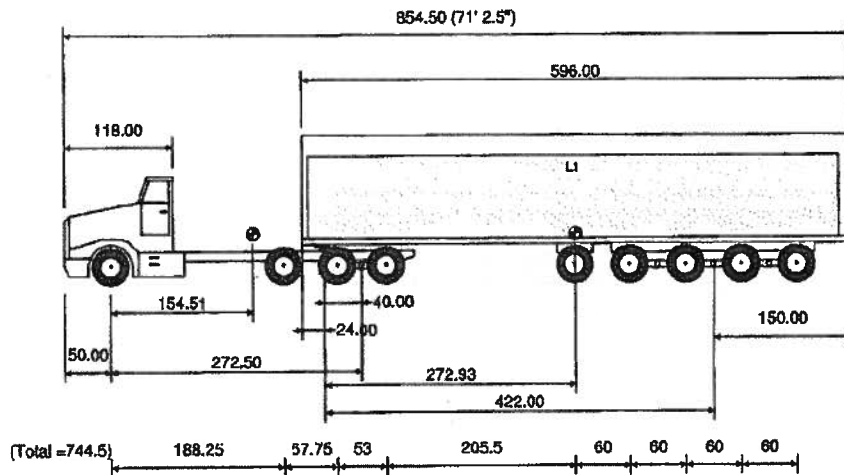
OBJECTIF DE LA NOTE :

Avis sur le transport hors normes de l'ensemble de véhicules suivants :

- tracteur (1+3 essieux) + semi-remorque (5 essieux)
- masse totale en charge de 163 169 kg
- longueur totale de 22 m
- longueur semi-remorque 15 m

RAPPEL DES FAITS

La Direction du transport routier des marchandises (DTRM) a reçu une note de la Direction de la Côte-Nord (DCN) sollicitant un avis sur une demande de la Ville de Forestville. Cette dernière est en pourparlers avec l'entreprise Ariane Phosphate inc. dans le cadre d'un projet d'exploitation d'une mine d'apatite au Lac à Paul. Le projet envisagé consisterait à faire transiter le minerai par le port de Forestville plutôt que par le port de La Baie au Saguenay, comme le prévoyait le scénario de départ de la minière. Les 90 km de la route 385 seraient ainsi soumis à la circulation d'ensembles de véhicules hors normes (charges axiales et totales, ainsi que certaines dimensions). Le débit de circulation occasionné par les opérations minières, serait d'un transport toutes les 15 minutes, 5 jours/semaine, 24 heures/24 pendant une période d'environ 26 ans. Les caractéristiques de l'ensemble de véhicules ont été fournies par la DCN et sont représentées sur le schéma suivant:



Axle Loads:	#1	#3	#2	#4	#5	Total
	(kg)	(kg)	(kg)	(kg)	(kg)	(kg)
Tare:	9687	0	17576	0	15906	43169
Accessories:	0	0	0	0	0	0
Payload:	-646	19277	17568	19760	64041	120000
Total:	9040	19277	35144	19760	79847	163169
Desired/(GVWR):	9072	19277	38555	20412	61647	
GAWR/(GVWR):						

La DCN est au fait que l'autorisation du passage de tels ensembles de véhicules nécessitera la consolidation et l'amélioration des infrastructures routières (structures, chaussée et géométrie). Cependant, avant d'aborder cette évaluation technique plus fastidieuse, la DCN sollicite l'avis de la DTRM en posant entre autres les questions suivantes :

- Y a-t'il des précédents en ce sens sur les routes à la charge du MTQ?
- Quelles sont les dispositions légales et réglementaires s'y appliquant et, le cas échéant, des exceptions peuvent-elles être envisagées?

Les démarches découlent, à ce jour, essentiellement de l'initiative de la Ville de Forestville qui demande d'ailleurs une certaine discrétion sur le traitement du dossier.

COMMENTAIRES

Précédent

Il n'y a pas de précédent concernant la circulation de tels véhicules sur le réseau public sous la responsabilité du Ministère des Transport du Québec (MTQ). De tels ensembles de véhicules qui peuvent se comparer à ce qui est proposé sont utilisées par l'industrie forestière sur le réseau routier du Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN). Soulignons que ce réseau n'est pas ouvert à la circulation publique sans restriction comme l'est celui du MTQ. Le réseau du MERN est plutôt encadré par un cadre législatif spécifique qui impose des règles de circulation adaptées. Ces véhicules forestiers dits « planétaires » ont les dimensions approximatives suivantes:

largeur véhicule motorisé = 2,74 m (9') / largeur de la semi-remorque = entre 3,05 m (10') et 4,88 (16') / charge payante = ~120 000 kg / vitesse maximale = 80 km/h

Réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur ne permet pas à ce type de véhicule de circuler avec une charge tel qu'envisagé. La limite de la masse totale en charge demandée de 163 169 kg est de 2 à 3 fois plus élevée que la plus haute limite autorisée par le règlement. Ce poids dépasse donc très largement les charges permises les plus élevées prévues au règlement. En effet :

- Le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers établit une limite de charge la plus élevée à 62 500 kg pour un train double de type B;
- Le Règlement sur le permis spécial de circulation, si le chargement était indivisible, ce qui n'est pas le cas, pour une configuration comparable, une limite de charge d'environ 80 000 kg pour des permis de classe 5 et au plus de 95 000 kg pour une telle configuration en permis de classe 6.

Concernant les véhicules envisagés pour l'exploitation minière du Lac à Paul, à défaut de connaître leur largeur, on peut supposer qu'elle sera hors normes et dépassera le 2,6 m autorisé par le règlement.

À titre indicatif, le règlement ontarien, qui possède des configurations de semi-remorques jusqu'à 6 essieux utilisés par l'industrie sidérurgique, autorise une limite de masse totale en charge maximale ne dépassant pas 63 500 kg pour du chargement à caractère divisible comme du minerai. Le Québec envisage actuellement d'autoriser la configuration Ontarienne suivante : tracteur (1+3 essieux) + semi-remorque (4 essieux). Cette configuration ou celle du B train à 62 500 kg pourrait être autorisé par le Québec dans un horizon de deux à trois ans.

Cas d'exception

Deux situations particulières ont fait l'objet de permis spécial du ministre dans le passé ou de mesure exceptionnelle. Toutefois, les charges autorisées et les dimensions n'ont aucune commune mesure avec les véhicules proposés dans le cadre du projet de la Minière du Lac à Paul. Ainsi les seuls cas d'exception sont les suivants:

- **Permis spécial du ministre en vertu l'article 633 du Code de la sécurité routière du Québec** : Les municipalités de Béarn, Lebel-Sur-Quévillon et Val-d'Or ont un tronçon de route d'un maximum de 12 km autorisant, par permis spécial, une masse totale en charge ne dépassant pas 75 000 kg. Dans le cas de Béarn, une entente d'entretien de ce tronçon de route a été signée avec l'industrie. Les charges autorisées dans ce cas sont au plus de 30 % supérieure à la limite légale, mais en deçà de 50 % de ce qui est demandé pour le projet minier du Lac à Paul;
- **Un statut de chemin public de classe spécial du Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers** : Le règlement prévoit une exemption sur le chemin public conduisant à la Baie-James d'une distance d'environ 12 km et pouvant transporter jusqu'à 60 000 kg pour un tracteur/semi-remorque et 105 000 kg pour un train routier. Encore ici, l'exemption n'a pas de commune mesure à ce qui est demandé par la ville de Forestville.

Avis de la DTRM

Il n'y a donc pas de précédent qui permettrait de supporter l'autorisation d'un tel transport de minerai sur la route 385. Par ailleurs, si on autorisait ce type de véhicule pour du transport de matériaux divisible, il y aurait nécessairement des demandes de l'industrie forestière d'utiliser les camions de type planétaire sur le réseau du MTQ. En plus du secteur forestier, certaines autres industries pourraient être intéressées à effectuer une pareille demande, comme, par exemple, le transport de billettes d'acier. Nous ne sommes pas favorables à la création de ce précédent autant pour des considérations de protection des infrastructures que pour des questions de sécurité routière et d'équité concurrentielle. Un tel précédent remettrait en question les fondements mêmes de la réglementation concernant les charges et les dimensions.

La DTRM n'a pas l'intention d'autoriser de tels véhicules sur le réseau routier ouvert au public de la route 385. En effet, selon une analyse très sommaire, on peut raisonnablement croire que la très grande masse de ces véhicules, la répartition axiale de la charge, la vitesse réduite, le surdimensionnement et d'autres facteurs reliés aux caractéristiques d'opération du véhicule ont des effets négatifs sur son comportement dynamique et donc sur la sécurité de son opération. La manoeuvrabilité, la capacité d'accélération et de freinage ainsi que sa stabilité sont tous des facteurs qui ont des effets sur la sécurité et qui doivent être tenus en compte pour autoriser l'utilisation de ces véhicules sur le réseau du MTQ.

Avec la limite de charge demandée de 163 169 kg et la fréquence envisagée de passage, il nous semble évident que la consolidation et l'amélioration des infrastructures routières nécessaires à la route 385 seront exorbitantes et hors considération. Une autorisation de ce genre de véhicule ouvrira la porte à plusieurs autres demandes qui rendront très difficile et complexe le contrôle des dommages sur nos infrastructures. Aussi, une révision des droits d'immatriculation qui tiendrait compte des dommages aux infrastructures sera nécessaire pour maintenir l'équité avec le reste de l'industrie.

À l'exemple de Schefferville qui expédie son minerai par chemin de fer jusqu'à Sept-Îles, il serait sans doute plus approprié d'envisager l'usage d'un chemin de fer ou l'utilisation d'un réseau routier privé comme le fait l'industrie forestière sur le réseau du MERN.

CONSULTATIONS

Compte tenu du contexte exprimé de la demande de discrétion de la ville de Forestville, seuls les membres de l'équipe de charges et de dimensions de la DTRM ont été consultés.

IMPACTS BUDGÉTAIRES

La limite de charge demandée de 163 169 kg (3 fois plus élevée qu'actuellement) nécessitera une consolidation et une amélioration des 90 km d'infrastructures routières municipales et provinciales de façon extraordinaire.

RECOMMANDATIONS ET/OU MISE EN GARDE

Que ce soit pour atteindre le port de Forestville ou de La Baie, la surdimension en largeur et la limite de charge demandée de 163 169 kg (3 fois plus élevée que les normes actuelles) ne peuvent pas être autorisées sur le réseau du MTQ dans le contexte réglementaire actuel.

Il n'y a pas de données probantes disponibles, notamment du comportement dynamique de ce genre de véhicule qui permettrait de statuer sur un éventuel cas d'exception.

Aussi, la DTRM croit que leur masse extraordinaire ainsi que leurs dimensions significativement plus importantes que celles prévues par les normes en vigueur présentent un risque certain pour les autres usagers qu'il faudrait évaluer avec précision si on voulait autoriser de tels véhicules sur le réseau du MTQ.

Enfin, il n'y a pas de précédent concernant l'utilisation de véhicule tel que proposé par la ville de Forestville dans le cadre du projet minier du Lac à Paul. L'autorisation de tels véhicules créerait un précédent qui n'est pas envisagé par la DTRM puisqu'il annulerait les efforts consentis jusqu'ici par la DTRM de trouver un équilibre entre les besoins de l'industrie, la protection des infrastructures de transport public et la sécurité des usagers de la route.

Validé par : Benoit Cayouette
Directeur(trice)

Direction : Direction du transport routier des marchandises Date : 2014-07-31