

---

# Annexe de questions au promoteur DQ20 du 9 juin 2015

---



Arianne Phosphate

22 juin 2015

**Annexe de questions au promoteur DQ20 du 9 juin 2015**

- 1) *La position et l'orientation de la fosse illustrée sur le plan d'aménagement général de l'annexe A du PR5.1 sont différentes de celles utilisées pour son dimensionnement (Journeaux 2013, DA41). Suite à ce changement d'emplacement et d'orientation, est-ce qu'une nouvelle étude sur la stabilité de la fosse a été réalisée? Si oui, veuillez la déposer. Sinon, est-ce que ces changements pourraient influencer la stabilité de la fosse? Veuillez justifier votre réponse.*

**Réponse**

Non, pour l'instant, il n'y a pas eu de nouvelle étude sur la stabilité de la fosse. Le design de fosse utilisé provient de l'Étude de préféabilité et couvre une période de production de plus de 10 ans. La fosse est située au cœur du gisement du lac à Paul et orientée parallèlement à celui-ci. Donc pour ce qui est de l'emplacement et de l'orientation, les conclusions sont transférables d'un design à l'autre. Les angles et paramètres de design sont aussi restés les mêmes.

Nous ne croyons pas que ces changements puissent avoir un impact significatif sur la stabilité générale de la fosse. Par contre, il est possible que des impacts locaux soient observés. Une mise à jour de l'étude de stabilité de la fosse finale est prévue pour incorporer les modifications mentionnées. De plus, cette étude validera aussi la stabilité des phases intermédiaires en lien avec le plan minier. Les changements prescrits par cette étude seront par la suite intégrés dans le design final et les interphases.

Les conditions des parois feront l'objet d'un suivi constant tout au long de l'exploitation de la mine. Le suivi sera encadré par un programme en contrôle de terrain adapté aux réalités d'une mine à ciel ouvert. Conformément à ce programme, un registre de contrôle de terrain sera aussi tenu au site. Ce registre permettra de consigner les observations de nature géotechnique.

Dans l'éventualité où une instabilité des parois serait observée à l'échelle locale ou globale, les mesures nécessaires seront prises afin d'assurer la sécurité des travailleurs et la pérennité de l'exploitation.

- 2) *D'après Hoek et al (2000) le contrôle des pressions hydrostatiques est essentiel au maintien de la stabilité des mines à ciel ouvert. D'après la nouvelle position de la fosse (PR3.1, Figure 4013), elle se situerait plus près des trois lacs situés au nord de celle-ci. Les niveaux d'eau seraient maintenus, dont celui du lac de l'Ours polaire localisé à moins de 100m de la fosse.*

- a. *Avez-vous évalué le rôle de la présence de ces lacs sur la stabilité du mur nord de la fosse?*

**Réponse**

Oui, la présence des lacs au nord de la fosse a été intégrée dans le rapport de Journeaux et Assoc. (DA41, section 3.3) sur la stabilité

b. *Quelles seraient les mesures préventives et de suivi à mettre en place, le cas échéant?*

**Réponse**

La section 6.4 du rapport de Journeaux et Assoc. (DA41) traite de ce sujet. D'autres options pourraient aussi être envisageables, soit l'étanchéisation des portions problématiques par injection de coulis de béton ou l'ajout de puits de rabattement en périphérie de la fosse. Pour ce qui est du suivi, l'installation de piézomètres pourrait être évaluée.

Dans l'éventualité où une instabilité des parois serait observée à l'échelle locale ou globale liée au contrôle des pressions hydrostatiques, les mesures nécessaires seront prises afin d'assurer la sécurité des travailleurs et la pérennité de l'exploitation.

c. *Quels seraient les coûts estimés de ces mesures?*

**Réponse**

Le budget annuel moyen pour le minage est estimé à environ 80 M\$, les coûts annuels pour l'assèchement du mur nord devraient être inférieurs à 1 % de ce montant.

3) *Suite aux modifications apportées dans la géométrie de la fosse, avez-vous évalué quels seraient les impacts possibles sur les coûts d'extraction? Si oui, veuillez les détailler.*

**Réponse**

Oui, ce sont les coûts qui font partie intégrante de l'Étude de faisabilité. Le détail du calcul des coûts de minage se trouve aux sections 16 et 21 de l'Étude de faisabilité (PR5.1, Annexe 3AN).

4) *Est-ce que les ces changements dans la géométrie de la fosse pourraient avoir un effet sur le niveau d'eau du lac à Paul?*

**Réponse**

Les résultats de la modélisation hydrogéologique réalisée par WSP, (PR8.2) montrent que non. L'étude a été publiée en janvier 2015 et intégrait le design de fosse provenant de l'étude de faisabilité. Elle prend donc en compte les changements dans la géométrie de la fosse.

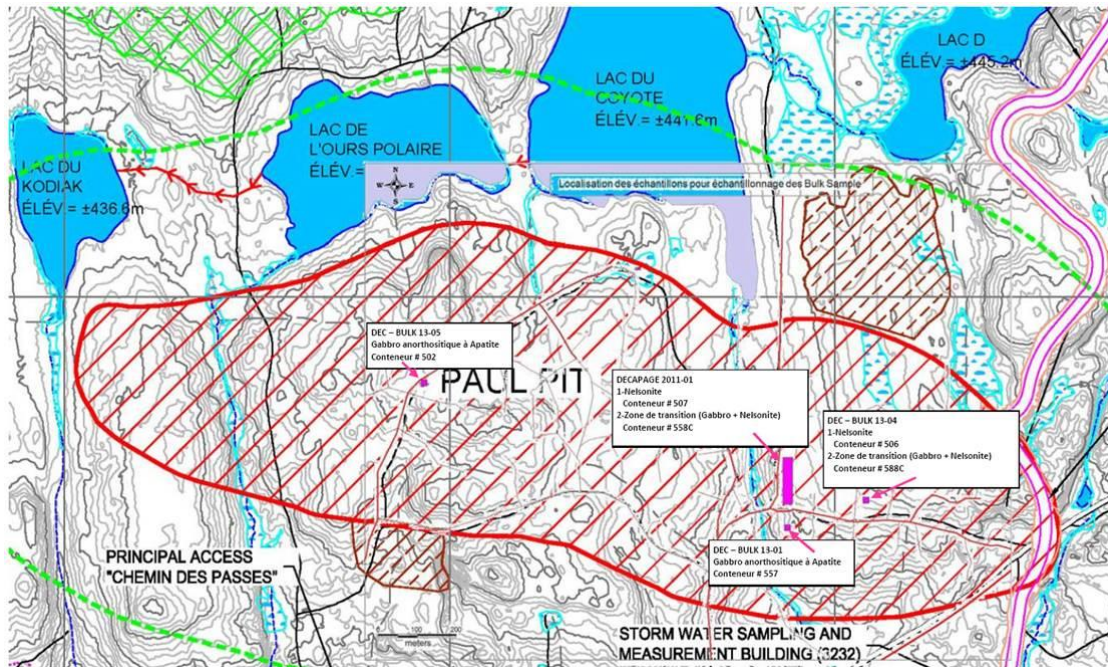
- 5) Concernant l'analyse de **lixiviation** ~~du potentiel acidogène~~ des résidus, vous avez analysé 6 échantillons (DA22.1) provenant de l'usine pilote. S'agit-il de sous-échantillons des résidus produits initialement à l'usine pilote ou des échantillons provenant de nouveaux essais de production de résidus miniers?

**Réponse**

Les échantillons individuels ne provenaient pas de l'usine pilote, mais plutôt d'essais de laboratoire effectués au COREM. Il s'agissait des résidus d'essais de flottation effectués sur 6 échantillons différents, provenant de six localisations différentes sur le site.

Ces 6 échantillons représentaient les différentes lithologies que l'on retrouve dans le gisement.

La carte suivante indique la position du prélèvement des échantillons par rapport à la fosse prévue. Il s'agit du document déjà fourni avec la 2<sup>e</sup> série de questions RQC-43.



Le tableau suivant indique la provenance de chacun des échantillons. Les masses envoyées au COREM et les localisations des échantillons sont les suivantes (UTM 19U):

Id. COREM	Échantillons	Est	Nord	Lithologies	Masse (kg)
A	588C	375 570	5 529 259	Mélange Gabbro-Nelsonite	20 043
B	506	375 560	5 529 251	Nelsonite	16 108
C	557	375 375	5 529 172	Gabbro	16 065
D	502	374 439	5 529 537	Gabbro	16 538
E	507	375 350	5 529 220	Nelsonite	15 864
F	558C	375 360	5 529 240	Mélange Gabbro-Nelsonite	16 073
				<b>TOTAL</b>	<b>100 691</b>

- 6) *Est-ce que le remblaiement de la fosse a été envisagé comme option de restauration? Si oui, quels seraient les coûts qu'exigerait le remblaiement de la fosse par:*
- les stériles*
  - les stériles et les résidus miniers.*

### Réponse

À la page 45 du plan de restauration, déposé dans l'Étude d'impact, il est précisé que le coût de manutention des stériles vers la fosse à lui seul serait de 520 000 000 \$.

Le coût de remblaiement avec les résidus miniers n'a pas été évalué.

Selon notre évaluation, la revégétalisation du parc à résidus demeure l'option la plus avantageuse tant au point de vue environnementale qu'économique.

- 7) *Relativement au passage de trains dans certaines municipalités, vous avez mentionné dans la première partie d'audience publique qu'il y aurait actuellement des gens qui se plaignent du côté d'Arvida qu'il y a beaucoup de trains qui passent. Vous ajoutez que l'ajout possible des trains transportant du concentré apporterait des contraintes sociales importantes à Jonquière, Arvida et Chicoutimi.*

- a. *Relativement aux scénarios de Dolbeau-Mistassini et d'Alma, veuillez identifier les éléments issus des consultations publiques qui vous permettent d'affirmer qu'il y aurait d'importantes contraintes sociales suite au passage de trains à travers les municipalités Jonquière, Arvida et Chicoutimi?*

### Réponse

Nous n'avons pas mentionné que les contraintes sociales associées au transport par chemin de fer découlaient d'informations récoltées lors des consultations publiques. Les consultations publiques ont été documentées aux annexes 11 et 12 de l'étude d'impact initiale. Ces rencontres ont surtout porté sur les infrastructures supplémentaires, les impacts environnementaux découlant du projet et du transport par camions sur les routes hors-norme.

Dans les deux scénarios présentés, la ligne de chemin de fer traverse de nombreux passages à niveau. Mentionnons par exemple les artères importantes suivantes :

- La route 170 à St-Bruno,
- à Ville Saguenay : rue St-Jean Baptiste, rue St-Dominique, boul. St-François, boul. René Lévesque, le complexe RTA, le boul. St-Paul, boul. Talbot et le boul. de la Grande-Baie.

De plus, le scénario Dolbeau traverserait les villes de Dolbeau, Saint-Félicien, Mashteuiatsh, Roberval, etc.

En 2012, la ville de Saguenay avait adopté une résolution pour demander au CN et à Roberval-Saguenay d'étudier la situation. (Voir article en annexe)

De plus, un article paru dans le Journal Le Quotidien le 25 février 2015 identifie des contraintes importantes sur l'utilisation de la voie ferrée actuelle appartenant à RTA. Cette analyse a été faite seulement dans le contexte de l'ajout potentiel de la minière BlackRock (Voir article en annexe).

- 8) *Il est mentionné à la page 6 de l'annexe 13 du PR3.3 qu'un groupe de travail sur le transport aurait été créé.*
- a. *À quel moment ce groupe a-t-il été formé?*

### Réponse

Le groupe a été formé à la fin de l'été 2013 et dissout en début 2014.

- b. *Quels sont les acteurs qui font partie de ce groupe?*

## Réponse

1. Robert Savard, UPA
2. Carl Tremblay, MRN
3. Nathalie Bergeron, MFEQ
4. Dany St-Pierre, Arianne Phosphate
5. Michel Desmeules, Martel Munger et associés (pour Arianne Phosphate)
6. Élise Girard-Gagnon, Arianne Phosphate
7. Jean-Sébastien David, Arianne Phosphate
8. Éric Gagnon, Villégiateur du chemin Uniforêt
9. Monique Laberge, CREDD
10. Nathalie Audet, MRC Lac-Saint-Jean-Est
11. Carl Côté, Nippour
12. Desneiges Simard, Municipalité de Saint-Nazaire
13. Alain Larouche, ZEC des Passes
14. Manon Boily, CRÉ du Saguenay-Lac-Saint-Jean
15. Vicky Robertson, Mashteuiatsh (observateur)
16. Mario Bouchard, Camionneur
17. Jean-François Leclerc, MTQ
18. Patrick Bouchard, Saint-Ludger-de-Milot
19. Sonia Boucher, MTQ

c. *Quelles sont les modalités qui encadrent les activités de ce groupe?*

## Réponse

[Extrait de la charte de fonctionnement]

Mandat du comité aviseur.

- Prendre connaissance des divers aspects du nouveau tracé pour le transport du minerai;
- Discuter des enjeux et des impacts appréhendés, notamment sur la circulation routière, les risques d'émissions de poussières, le circuit ferroviaire, les passages à niveau et les nuisances associées au transport;
- Donner des opinions et recommandations pour la bonification du tracé au besoin;
- Conseiller Arianne Phosphate sur les mesures d'atténuation;
- Définir les thématiques à discuter et proposer les personnes ressources à inviter pour l'avancement des travaux du groupe de travail (Comité aviseur).

Modalités de fonctionnement du Comité :

- Un animateur externe assumera la direction des discussions des rencontres du Comité;
- La première rencontre des membres du Comité en sera une d'information sur l'ensemble de la problématique transport et des caractéristiques du nouveau tracé optimal de moindre impact qui sera appelé à être soumis par la suite aux divers publics déjà consultés sur le sujet le printemps dernier;
- Si les membres du Comité le jugent à propos, d'autres rencontres thématiques seront tenues sur l'un ou l'autre des aspects du tracé transport;
- Le Comité a le loisir de proposer les personnes ressources à inviter pour aider sa réflexion concernant les composantes du volet Transport;
- Ariane Phosphate entend offrir tout le support nécessaire au fonctionnement du Comité, que ce soit par la mise à jour des informations liées au projet dans son ensemble et au volet transport, plus précisément;
- Ariane Phosphate facilitera la tenue de ces rencontres par la préparation des documents, la logistique, le secrétariat et assumera les suivis;
- Ariane Phosphate assumera les coûts reliés au bon fonctionnement du Comité. Les frais de déplacement seront remboursés à un tarif de 0,50 \$ par kilomètre avec un minimum de 12,00 \$.

**Voir la charte du comité en annexe.**

*d. Veuillez détailler le contenu des activités ou rencontres qui ont eu lieu depuis sa création. Veuillez déposer tout document à l'appui.*

**Réponse**

Le groupe ne s'est réuni que 2 fois, soit le 2 octobre 2013 et le 18 novembre 2013. Les avis de convocations sont présentés en annexe. Pour des raisons de vie privée, les adresses courriels des participants ont été cachées.

Il est à noter que la création du comité de travail du maire de Saint-Fulgence réunissant les parties prenantes impliquées dans le nouveau Scénario, a rendu ce groupe de travail inutile. Les acteurs du comité avisier transport avaient été sélectionnés en considérant ce qu'ils pouvaient apporter à un scénario de transport passant par Alma. Il n'était pas souhaitable de dédoubler le travail et le comité du maire était plus approprié au nouveau tracé de route.



*9) En complément de réponse à la question 1 du DQ8.1, veuillez exposer les raisons qui expliquent qu'une variation granulométrique significative des matériaux testés (stériles et résidus) n'aurait pas d'effets sur les résultats de lixiviation obtenus.*

**Réponse**

La première étape en laboratoire lors des tests de lixiviation consiste à broyer les échantillons à 100 Mesh (0.149 mm).

## Actualités / Actualités

16 mars 2012 - 09:00

### Une résolution pour empêcher le sifflet du train

Par Elizabeth Dupont



Les allées et venues du train à l'intersection de la rue Neuville dérangent les citoyens en pleine nuit. Photo Daniel Gauthier.

Après l'intersection du boulevard René-Lévesque, ce serait au tour de celle de la rue Neuville, à Arvida, de bénéficier d'un sifflet de train uniquement au passage à niveau. La ville a adopté, la semaine dernière, une résolution pour demander au Canadien National et au Roberval Saguenay, d'étudier la situation.

« Les gens du secteur en ont assez de devoir entendre aux petites heures du matin, le sifflet du train, qui passe plusieurs fois à l'intersection, puisqu'elle donne accès à l'usine de RTA », lance d'emblée le conseiller du secteur Bernard Noël.

Maintenant que la ville a adopté une résolution, ce dernier se dit satisfait et soutient qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction.

« La balle est dans le camp de RTA et du CN. C'est la multinationale, dont les installations se situent sur le terrain de l'intersection, qui devra défrayer les coûts nécessaires. On parle ici d'une intersection sécurisée et de panneau lumineux », précise M. Noël.

Il souligne que dans le meilleur des mondes, il aimerait que le tout puisse se concrétiser en 2013.

Publié le 25 février 2015 à 05h00 | Mis à jour le 29 mai 2015 à 15h32

Location de ses rails pour des clients privés

## Partage difficile



**Louis Tremblay**

Le Quotidien

La compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay confirme qu'une augmentation de la circulation ferroviaire sur le tronçon Arvida-La Baie pour transporter les wagons du Canadien National vers le quai de Grande-Anse n'est pas simple. La filiale de la société Rio Tinto Alcan soutient que cela engendre des risques importants allant même jusqu'à des collisions entre les convois ferroviaires.

Un document PowerPoint intitulé La place du Roberval-Saguenay dans le développement du réseau ferroviaire régional du Saguenay-Lac-Saint-Jean préparé par RTA et présenté au cours des derniers mois à certains élus de la région, fait ressortir pour la première fois qu'il sera difficile d'amener les opérations internes de RTA avec l'ajout de tonnage additionnel provenant du Canadien National. La multinationale n'hésite pas à utiliser des termes particulièrement évocateurs pour justifier ses réticences à une croissance du trafic sur son réseau de juridiction provinciale.

### Engagements maintenus

Nonobstant les acrobaties que la multinationale devra déployer pour permettre au Canadien National d'accéder à son réseau et les risques qui en découlent, Rio Tinto Alcan maintient son engagement de collaborer avec l'Administration portuaire de Saguenay et de respecter la lettre d'intention avec la mine Blackrock pour acheminer son minerai

La compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay confirme qu'une augmentation de la circulation ferroviaire sur le tronçon Arvida-La Baie pour transporter les wagons du Canadien National vers le quai de Grande-Anse n'est pas simple.  
(Archives Le Quotidien)

jusqu'au port en eau profonde.

En ce moment, les plages horaires disponibles pour l'ajout de tonnage sont concentrées uniquement pendant la nuit. L'ouverture du réseau du Roberval-Saguenay à un autre transporteur signifierait la présence de deux convois ferroviaires sur le même tracé à certaines autres périodes: «Malheureusement, le train de Blackrock pourra aussi malencontreusement entrer en collision avec celui du Roberval-Saguenay», précise le document.

Dans son évaluation du risque, Rio Tinto Alcan indique que la «possibilité d'une catastrophe ferroviaire passerait de presque inexistante à possible.» Quant aux conséquences d'une telle catastrophe, la société indique qu'elles passeraient de «modérées à catastrophiques», et ce, sans même «tenir compte de l'ajout possible de matières dangereuses.»

L'entreprise indique d'autre part qu'en allouant cette plage horaire à un tiers, elle se prive d'une solution économique pour le transport de ses marchandises dans le cadre des expansions planifiées pour les phases II et III d'AP-60 et la dernière phase de l'aluminerie d'Alma: «En l'allouant à un tiers, RTA devra dépenser plusieurs millions de dollars en matériel roulant et en voies de garage supplémentaires.»

### Encombrement urbain

Il existe des solutions pour pallier les problématiques sérieuses énumérées par Rio Tinto Alcan avec l'ouverture de son réseau à un autre transporteur. La plus coûteuse consisterait à construire une nouvelle voie ferrée pour éviter le partage du rail entre les utilisateurs. Cette solution serait toutefois difficile à réaliser en raison de l'encombrement urbain.

L'insertion de voies de dérivation le long du tracé permettrait d'accroître la sécurité, mais est également difficile à réaliser. Dans ce document, Rio Tinto Alcan lance un message assez clair à la ville de Saguenay quant au développement de quartiers résidentiels en bordure de la voie ferrée.

«Nous sommes d'opinion que la capacité de la voie du Roberval-Saguenay ne pourra plus être significativement augmentées si l'expansion des quartiers domiciliaires n'est pas adaptée pour permettre la mise en place sécuritaire de voies de dérivation, avec des systèmes de contrôles appropriés.»

Il est intéressant de constater que la partie du document qui concerne les risques, ainsi que les solutions possibles, n'a pas été présentée aux représentants du gouvernement du Québec qui ont été rencontrés par l'entreprise. Une présentation sera faite aujourd'hui à des représentants du milieu des affaires.

[Détente](#)

[Avis de décès](#)

[Archives](#)

[Petites annonces](#)

[Plan du site](#) [Modifier votre profil](#) [Foire aux questions](#) [Nous joindre](#) [Conditions d'utilisation](#) [Politique de confidentialité](#)



Nourrir le Futur

De : Élise Gagnon [<mailto:elise.gagnon@arianne-inc.com>]

Envoyé : 2 octobre 2013 08:58

Objet : Rappel - Comité aviseur sur le transport



Nourrir le futur...Maintenant!

Bonjour, Madame Élise Girard-Gagnon,

Nous vous attendons ce soir à l'Hôtel Universel d'Alma, salle Abitibi-Bowater, à 19 heures.

Pour toute question ou demande de dernière minute, voir mes coordonnées ci-dessous.

Merci,

**Élise Girard-Gagnon, LL.B., éco-conseillère diplômée**

*Coordonnatrice Développement durable / Sustainable Development coordinator*

**Arianne Phosphate Inc.**

[www.arianne-inc.com](http://www.arianne-inc.com)

30, rue Racine Est, suite 160

Chicoutimi (Québec) G7H 1P5

**Tél. 418 549-7316 poste 33**

**Cell.: 418-376-6024**

Fax 418 549-5750

[elise.gagnon@arianne-inc.com](mailto:elise.gagnon@arianne-inc.com)

*Devez-vous vraiment imprimer ce courriel? Pensons à l'environnement / Please consider the environment before printing this email.*



30 rue Racine Est, suite 160, Chicoutimi (Québec) G7H 1P5 Téléphone: 418-549-7316 Fax: 418-549-5750 [www.arianne-inc.com](http://www.arianne-inc.com)

**De :** Élise Gagnon [<mailto:elise.gagnon@arianne-inc.com>]

**Envoyé :** 4 novembre 2013 11:15

**Objet :** Rencontre Comité aviseur

Bonjour,

Comme vous le savez, Arianne Phosphate traverse présentement une période mouvementée avec le dépôt de l'étude de faisabilité, qui prévoit un changement de dernière minute dans le scénario de transport. Nous voulions vous rencontrer avant les consultations publiques à ce sujet. Malheureusement, il n'a pas été possible pour nous de vous rencontrer ce soir.

Alors, nous vous invitons à l'autre date privilégiée par le sondage Doodle, soit le **18 novembre de 19h à 21h**, à l'Hôtel Universel d'Alma.

En attendant, nous vous invitons à participer aux consultations publiques, dont voici un rappel de l'horaire :

5 novembre à 19h	<b>Saint-Fulgence</b>	Salle de l'âge d'or, 253 rue Saguenay
6 novembre à 19h	<b>Saguenay</b>	Hôtel Delta Saguenay, 2675 boul. du Royaume
20 novembre à 19h	<b>Alma</b>	Hôtel Universel, 1000 boulevard des Cascades
21 novembre à 19h	<b>Saint-Nazaire</b>	Salle le Rondin, 176 1ère Avenue Sud
26 novembre à 19h	<b>Saint-Ludger-de-Milot</b>	Chalet récréatif, 10 chemin de la Plage
28 novembre à 19h	<b>Dolbeau-Mistassini</b>	Motel Chute des Pères, 46, boul. Panoramique

Vous trouverez ci-joint le dépliant qui sera remis lors de ces rencontres.

Merci,

**Élise Girard-Gagnon, LL.B., éco-conseillère diplômée**

*Coordonnatrice Développement durable / Sustainable Development coordinator*

**Arianne Phosphate Inc.**

[www.arianne-inc.com](http://www.arianne-inc.com)

30, rue Racine Est, suite 160

Chicoutimi (Québec) G7H 1P5

**Tél. 418 549-7316 poste 33**

Fax 418 549-5750

[elise.gagnon@arianne-inc.com](mailto:elise.gagnon@arianne-inc.com)

*Devez-vous vraiment imprimer ce courriel? Pensons à l'environnement / Please consider the environment before printing this email.*

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en aviser aussitôt. Merci! / This message is confidential and is intended only for the person or entity to whom it is addressed. Should you have received this communication in error, kindly contact me promptly and delete this message from your computer system. Thank you.

# Comité consultatif en transport



Septembre 2013

## Contexte

Après avoir mené plusieurs consultations publiques auprès de divers publics concernés par le volet Transport de son projet minier du Lac à Paul au nord de Chute-des-Passes au Lac-Saint-Jean, Arianne Phosphate a pris en compte les préoccupations des populations consultées pour l'élaboration d'un scénario optimal de moindre impact pour le transport du concentré phosphaté de la mine jusqu'aux clients.

Arianne Phosphate souhaite soumettre ce scénario optimal à un Groupe de travail apolitique avant de le présenter aux divers publics concernés par cette composante du projet.

L'objectif final est de soumettre *le meilleur scénario transport* qui satisfait les meilleurs critères d'acceptabilité sociale à l'examen public du projet du Lac à Paul par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

## Mandat du comité avisier

- Prendre connaissance des divers aspects du nouveau tracé pour le transport du minerai ;
- Discuter des enjeux et des impacts appréhendés, notamment sur la circulation routière, les risques d'émissions de poussières, le circuit ferroviaire, les passages à niveau et les nuisances associées au transport ;
- Donner des opinions et recommandations pour la bonification du tracé au besoin;
- Conseiller Arianne Phosphate sur les mesures d'atténuation ;
- Définir les thématiques à discuter et proposer les personnes ressources à inviter pour l'avancement des travaux du groupe de travail (Comité avisier).

## Modalités de fonctionnement du comité

- Un animateur externe assumera la direction des discussions des rencontres du comité ;
- La première rencontre des membres du comité en sera une d'information sur l'ensemble de la problématique transport et des caractéristiques du nouveau tracé optimal de moindre impact qui sera appelé à être soumis par la suite aux divers publics déjà consultés sur le sujet le printemps dernier ;
- Si les membres du comité le jugent à propos, d'autres rencontres thématiques seront tenues sur l'un ou l'autre des aspects du tracé transport ;
- Le comité a le loisir de proposer les personnes ressources à inviter pour aider sa réflexion concernant les composantes du volet Transport ;
- Arianne Phosphate entend offrir tout le support nécessaire au fonctionnement du comité, que ce soit par la mise à jour des informations liées au projet dans son ensemble et au volet transport, plus précisément ;
- Arianne Phosphate facilitera la tenue de ces rencontres par la préparation des documents, la logistique, le secrétariat et assumera les suivis ;

- Arianne Phosphate assumera les coûts reliés au bon fonctionnement du comité. Les frais de déplacement seront remboursés à un tarif de 0,50 \$ par kilomètre avec un minimum de 12.00 \$.

### ***Composition du comité***

Le comité sera composé d'une douzaine de membres, représentant un large éventail d'intérêts et des représentants d'Arianne Phosphate.

### ***Première rencontre***

**2 octobre 2013 19h, à l'Hôtel Universel à Alma**

### ***Ordre du jour***

- ✓ Présentation : mandat du comité et son fonctionnement
- ✓ Mise à jour transport
- ✓ Période de questions
- ✓ Tour de table pour les commentaires
- ✓ Le suivi
- ✓ Date à fixer pour une nouvelle rencontre au besoin