

Annexe de questions au promoteur du 29 juin 2015



Arienne Phosphate

3 juillet 2015

DQ35, Annexe de questions au promoteur du 29 juin 2015

Dans le PR5.1, p. 5-24, on indique que : « Comme le volume de concentré d'apatite à transporter sera de 3 Mt/a de l'année 3 (2018) à l'année 25 et que les camions peuvent transporter 120 tonnes, 25 000 voyages (50 000 passages) de camions seront nécessaires par année. Ces 50 000 passages seront effectués sur 216 jours, ce qui représente environ 232 passages par jour voyagé ou environ 10 passages par heure. Une flotte d'une soixantaine de camions hors-norme sera nécessaire pour effectuer ce transport. »

Question 1 : *il est indiqué que les 50 000 passages seraient effectués en 216 jours. En audience, en relation avec le même thème, Monsieur Arseneault (DT2, p. 50) indiquait que le trafic se ferait sur 230 jours. Pourriez-vous nous indiquer qu'elle est la bonne valeur, et si la bonne valeur est 230 jours, on vous demande d'expliquer la différence.*

Réponse : La bonne valeur est 230 jours.

La différence correspond à une contingence qui est prévue afin de s'assurer que tout le matériel requis pourra être transporté au courant de l'année. Ainsi, dans une année « parfaite » tout le matériel pourrait être transporté en 216 jours. Cependant, il a été ajouté l'équivalent de 14 jours d'arrêt annuel de transport pour cause de bris majeur d'équipement, de température inadéquate, de route impraticable ou autres événements imprévisibles.

Annuellement, il est prévu (nombre de jours sans transport) :

1. 52 fins de semaine, soit 104 jours;
2. 15 jours de dégel, à raison de 5 jours par semaine (voir point 1);
3. 16 jours d'arrêt planifiés ou autre.

Ainsi, un total de 135 jours sans transport sur une base annuelle a été considéré.

365 jours – 135 jours = 230 jours prévus pour le transport.

Toujours à la même source (PR5.1, p. 5.25), il est indiqué aussi que pour compenser les jours perdus durant le dégel, « il est prévu, après le 1er juin (fin de la période de dégel), que le nombre de passages de camions d'Arianne Phosphate soit plus important pour une certaine période puisque le concentré entreposé au site de la mine (capacité de 35 jours d'exploitation ou environ 300 000 tonnes) devra être acheminé vers Saint-Fulgence, en plus du concentré produit quotidiennement. Cette augmentation périodique du trafic n'est pas considérée dans les calculs. »

Question 2 : *Sur combien de jours comptez-vous insérer les voyages additionnels pour rattraper les jours perdus et à quel moment dans les semaines qui suivent?*

Réponse :

Tel que mentionné dans le document PR5.2.1 à la page 116, aucun voyage additionnel n'est prévu après la période de dégel. Les jours d'arrêt pour le dégel sont inclus à l'intérieur du calendrier annuel de production donc, suite au dégel, on retourne à l'horaire régulier de transport.

Question 3 : *Est-ce que vous avez évalué quel était le nombre maximal de passages de camion au-delà duquel les risques à la sécurité routière et l'accessibilité de la route pour les autres usagers devenaient inacceptables?*

Réponse :

Non, ceci n'est pas une donnée qui est calculée. En effet, les routes sont conçues adéquatement pour recevoir les types de véhicules permis sur ces routes. Les véhicules qui y circulent peuvent donc tous rouler de manière sécuritaire. Ainsi, comme les camions employés par Arianne Phosphate seront plus gros que des camions pouvant circuler sur des routes normées, la route sera conçue à cet effet.

Cependant, afin d'effectuer ce genre d'analyse, le MTQ utilise des taux d'accidents moyens (selon la méthode décrite dans le Manuel de sécurité routière, Recommandations de l'Association mondiale de la route (AIPCR) 2003). Le calcul de ces taux demande d'avoir beaucoup d'informations sur la route à l'étude et ces données ne sont pas disponibles pour les routes en gravier du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ces équations ne peuvent donc pas être utilisées adéquatement pour le présent projet. De plus, ces formules ne font pas de distinction entre un accident causé par un camion ou par un véhicule léger.

Il est toutefois possible de prendre connaissance des données disponibles. Le tableau suivant a été fourni par M. André Dufour du MFFP. Il est tiré du document DB17. Il présente le nombre d'accidents sur des routes forestières de la région : Chemin Chute-des-Passes (km0 à 170), Monts-Valin (km 0-150) et R0253 (km 0 à 140).

Tableau 1 - Nombre d'accident sur des routes forestières

Accidents répertoriés (MTQ)	Gravité				Total	Taux d'accident répertorié par an	Taux d'accident répertorié par an par km
	Mortel	Grave	Léger	Dommages matériels			
10 ans (2005-2014)							
Chemin Chute des Passes (R0251)	2	3	20	26	51	5,1	0,042
municipalité de chute des passes							
Municipalité de St-Ludger de Milot	0	1	7	13	21	2,1	
Route forestière des Monts Valin (R0200, R0208, R0201)	2	9	32	41	84	8,4	0,056
Route forestière Onatchiway (R0253)	0	5	22	13	40	4	0,029
municipalité Monts valin							
St-David de Falardeau							

Il est possible de remarquer que le nombre d'accidents sur le Chemin Chute-des-Passes est inférieur au nombre d'accidents sur les Monts-Valin, et ce, pour une distance plus longue, un débit

de véhicules légers équivalent et un débit de véhicules lourds (incluant les camions hors-normes forestiers) nettement supérieur. Ceci s'explique principalement par la qualité de la route, l'utilisation d'abat-poussière, ainsi que par une meilleure communication entre les usagers de la route.

Question 4 : *Est-ce qu'il y a un comité qui sera chargé particulièrement de la sécurité routière et si oui il serait formé de qui?*

Réponse :

Il existe déjà un comité nommé « Table de consultation territoire et entreprise », lequel est composé, en plus d'Arianne Phosphate, de la MRC du Fjord-du-Saguenay, des municipalités de St-Fulgence et Ste-Rose-du-Nord, de Port Saguenay, du bureau du député Serge Simard, des communautés autochtones et de la ZEC Martin-Valin. La sécurité routière fait partie des sujets discutés à cette table. Toutefois, Arianne proposera à la MRC du-Fjord-du-Saguenay, qui est le mandataire du MERN (propriétaire du territoire et de la R0200) de créer un sous-comité orienté exclusivement sur la sécurité routière. Seront notamment invités à faire partie de ce sous-comité : la MRC du Fjord-du-Saguenay, les ZEC Martin-Valin et Onatchiway, la SQ, la Sécurité civile régionale, Airmédec, les municipalités de St-Fulgence et de Ste-Rose-du-Nord, l'entrepreneur chargé de l'entretien de la route, le comité de la R0200 et le comité de de R0253 et, bien entendu, Arianne Phosphate.

Le sous-comité de sécurité routière devra aborder, par exemple, les sujets suivants :

- Rôles et responsabilités des intervenants;
- Chaîne de communication en cas d'accident;
- Cartographie du matériel d'intervention;
- Gestion de la sécurité sur les lieux d'un accident;
- Protocole de soins préhospitaliers et d'évacuation d'un blessé;
- Animaux morts sur la voie de circulation;
- Véhicules stationnés le long de la route;
- Droit de tir à partir du chemin et en travers du chemin;
- Interdiction de circulation de véhicules hors route sur le chemin;
- Communication par radio des déplacements des usagers;
- Contrôle de l'accès;
- Conditions d'arrêt de la circulation;
- Etc.

Concernant les camps le long de la route R0200, on indique au PR5.1, p. 5-28 qu'un camp relais et deux camps satellites seraient installés à mi-parcours.

Question 5 : Indiqué les emplacements et les installations respectives prévues et leur position en termes de kilomètre par rapport à la route 172?

Réponse :

Tel que mentionné au document PR5.2.1 :

«Le camp-relais sera situé dans le secteur du kilomètre 83. Il s'agit d'un endroit stratégique à la jonction de la route R0200, direction Labrieville, et de la route R0208 en direction du site minier, permettant ainsi aux utilisateurs des deux routes (R0200 et R0208) de pouvoir bénéficier de ces installations. Il y a aussi dans ce secteur des pourvoiries dont les clients pourront profiter des services offerts. Ce camp-relais inclura des infrastructures de service de restauration, d'hébergement, de dépannage et de remisage de machinerie lourde dans un dôme qui sera à aménager.

Les deux camps satellites seront constitués d'un dôme d'entreposage et d'installations sanitaires répondant aux normes réglementaires pour les sites isolés.

La localisation est choisie en fonction des besoins d'entretien de la route en évitant les terrains de villégiatures, les pourvoiries et les milieux humides. L'entretien se fera à partir de ces camps. Les machineries pourront faire un aller-retour quotidien et la totalité du chemin pourra être ainsi nivelée dans une journée.»

En complément, une capsule préparée pour les audiences publiques (mais qui n'a pas été présentée) a été jointe en annexe. Celle-ci intègre également une carte des localisations proposées de ces installations.

Distances :

- Camps relais => km 83
- Camps satellite 1 => km 48-55
- Camps satellites 2 => 165-170

Question 6 : Indiquez les organismes responsables de la sécurité routière sur les routes du Chemin des Passes et la R0200 et leur rôle respectif s'il y a lieu et qui verra au respect des limites de vitesse, et si ce n'est pas la SQ, l'organisme responsable le ferait avec quelle autorité?

Réponse :

Les organismes responsables de la sécurité routière sont la SQ, Contrôle routier Québec, la SAAQ et les MRC.

Le rôle de la Sûreté du Québec¹ :

La SQ assure la sécurité des réseaux de transport québécois. Elle a la compétence pour faire respecter les lois sur l'ensemble du territoire québécois, ainsi que les règlements applicables sur le territoire des municipalités qu'elle dessert.

La Direction des mesures d'urgence (DMU) de la Sûreté du Québec est responsable des opérations de mesures d'urgence et des situations de maintien et de rétablissement de l'ordre. En situation de crise, elle coordonne et dirige les activités sur tout le territoire québécois.

En cas d'accident de la route, la SQ pourrait demander à Arianne d'intervenir dans l'éventualité où ses effectifs humains et matériels seraient plus près de l'évènement que ceux de la municipalité la plus proche. Arianne s'est engagé à collaborer avec les autorités.

Le rôle de Contrôle routier Québec^{2 3} :

Le contrôle sur route est effectué en véhicule de patrouille ou dans les postes et aires de contrôle. Les contrôleurs routiers appliquent la réglementation en matière de transport des personnes et des biens.

Ils peuvent également procéder à des opérations spéciales visant, notamment, certaines composantes mécaniques ou un type de transport en particulier (matières dangereuses, transport d'écoliers, etc.). Ils peuvent aussi faire de la sensibilisation sur divers sujets, comme la fatigue au volant par exemple.

Le contrôle en entreprise cible les entreprises de transport des personnes et des biens et les mandataires en vérification de véhicules routiers susceptibles d'être non conformes. Il s'appuie sur une stratégie opérationnelle basée sur les plaintes, les dénonciations et les signalements des contrôleurs routiers sur route. Sont également considérés : les dossiers sur le comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds tenus par la Société en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

Le rôle de la S.A.A.Q.⁴ :

La Société est chargée de vérifier, sur l'ensemble du territoire québécois, si les véhicules qui font du transport routier de personnes et de biens sont conformes aux lois et règlements en vigueur.

La Société procède à des contrôles sur route et en entreprise afin d'améliorer la sécurité des véhicules lourds, de protéger le réseau routier et d'assurer l'équité entre les transporteurs.

¹ <http://www.sq.gouv.qc.ca/mission-et-services/mission-service-surete-du-quebec.jsp>

² <http://www.crq.gouv.qc.ca/route/index.php>

³ <http://www.crq.gouv.qc.ca/entreprise/index.php>

⁴ http://www.saaq.gouv.qc.ca/nous/declar_services/index.php

⁵ http://www.mrc-fjord.qc.ca/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=39

⁶ http://www.mrc-fjord.qc.ca/index.php?option=com_content&view=article&id=20&Itemid=35

Le rôle des MRC :

Les MRC du Fjord-du-Saguenay et Maria-Chapdelaine sont mandataires du MERN et sont responsables de la gestion des routes.

En vertu du Code municipal du Québec et de la Loi sur l'organisation territoriale, la MRC agit comme une municipalité pour les territoires non organisés (TNO) sous sa juridiction.⁵

Il existe un comité de sécurité publique de MRC qui a notamment le mandat d'assurer le suivi de l'entente de service et de procéder à l'élaboration des priorités d'action du service de police. Il est composé de représentants issus des conseils municipaux locaux ainsi que de la Sûreté du Québec. De plus, la loi introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile. Réalisée au niveau de chaque municipalité régionale de comté (MRC), en collaboration avec les autorités locales, cette démarche vise spécifiquement à améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur le territoire et à établir des objectifs de réduction de la vulnérabilité. À l'échelle locale, le résultat des actions prévues au schéma sera consigné dans un plan de sécurité civile.⁶

Comité du Chemin-des-Passes

Un comité est déjà en place pour la route du Chemin des Passes et Arianne y participera dès qu'elle sera utilisatrice de cette route. Ce comité est responsable, entre autres, de l'entretien et de la route et est financé sous le principe d'utilisateur payeur. Il gère également un département sécurité pour le Chemin-des-Passes.

Arianne Phosphate

Arianne, en tant que principale utilisatrice industrielle de la route des Monts-Valins, sera responsable de l'entretien de la route utilisée pour le transport de son concentré de façon à s'assurer que l'état de la route favorise une circulation sécuritaire. Aussi, la Société contrôlera le respect des limites de vitesse des chauffeurs de camions de concentrés par GPS, observation sur le terrain (contremaître routier) et analyse du temps de cycle (heure de départ vs heure d'arrivée). Des mesures disciplinaires seront appliquées en cas d'infraction pouvant aller jusqu'à la cessation du contrat avec la minière. Advenant le cas qu'une autre entreprise viendrait à utiliser cette route, la responsabilité de l'entretien pourrait être partagée. Tout nouvel utilisateur-payeur devrait se joindre à l'éventuel sous-comité de sécurité routière de la MRC (détaillé à la réponse de la question 4).

Question 7 : *Est-ce que les contremaîtres prévus pour surveiller la route R0200 vont se relayer jours et nuit durant la période de transport de concentré?*

Réponse :

Un seul contremaître routier est prévu. Il travaillera le jour et sera sur appel la nuit pour les urgences. Si nous constatons que les appels de nuit sont fréquents, un contremaître de nuit pourrait être ajouté ponctuellement lors de périodes critiques.

Question 8 : *Pourriez-vous nous fournir une liste de toutes les ententes (confidentielles ou non) conclues et celles à venir (identifier l'état des discussions) avec des individus, regroupement d'individus (e.g. ZEC), organisations ou organismes pour tous les secteurs couverts par l'étude d'impact incluant la zone portuaire?*

Réponse:

Tableau 2 - Liste des ententes

Nom	État
ZEC Martin-Valin – entente confidentielle	Entente signée.
Association des propriétaires du lac Neil – entente confidentielle	Entente signée.
Entente de coopération avec les communautés de Pessamit, Mashteuiatsh et Essipit	Entente signée.
Entente sur les répercussions et avantages avec les communautés de Pessamit, Mashteuiatsh et Essipit	Négociations à venir sous peu.
ZEC Onatchiway	Entente souhaitée par les parties si la route de transport du concentré emprunte le territoire de la ZEC.
- Jean-Michel Costa - Marcel Lajoie - Jean-Guy Rousseau - Carol Bouchard - Esther Lavoie - Charles-Antoine Larouche	Terrains sous option.
Lise, Caroline, Charles, Alain Larouche	Discussions en cours pour la mise sous option d'un terrain.

Construction J.R. Savard	Entente pour la mise sous option d'un terrain. Signature à venir.
Carl Girard, propriétaire d'un terrain à proximité du chemin au sud de la route 172	Discussions dans le passé en vue de regarder la possibilité d'éventuellement mettre le terrain sous option. – Mise sous option éventuelle possible mais non obligatoire.
Philippe Bouchard, propriétaire d'un chalet sur le chemin du Cap au Leste	Propriété mise sous option.
Georges-Henri Poirier, propriétaire d'un terrain au sud de la route 172	Discussions passées avec son fils. Entente éventuellement possible en vue d'une relation de bon voisinage.
Henriette Bouchard – Walter Pellerin	Propriétaires d'un chalet au lac Brock. Déjà contactés en vue de planifier une rencontre. M. Pellerin a décliné l'offre en disant ne pas être inquiet de l'arrivée du projet dans le secteur.
Propriétaires de chalets près de la route sur les Monts-Valin	Ententes à venir avec certains propriétaires identifiés par la MRC et le MERN.
Pourvoirie Cap au Leste	Lors de deux rencontres, il a été mentionné qu'Ariane pourrait regarder la possibilité d'y loger des travailleurs en période de construction. Entente éventuellement possible. Aucune discussion en cours.
Club de motoneige Onatchiway	Entente souhaitée par les parties si la route de transport du concentré emprunte le territoire de la ZEC Onatchiway.
Club de motoneige Caribou-Conscrits inc.	Entente souhaitée par le promoteur. Discussions à venir.
Club quad aventure Valin	Entente souhaitée par le promoteur. Discussions à venir.
MRC du Fjord-du-Saguenay	Entente probable pour une contribution éventuelle à l'entretien de la route R0253 à partir de Saint-David-de-Falardeau. Aucune discussion en cours.
Comité du chemin des Passes-Dangereuses	Réincorporation au Comité. À venir.

Arianne Phosphate

Nourrir le futur

Projet de mine d'apatite Lac à Paul

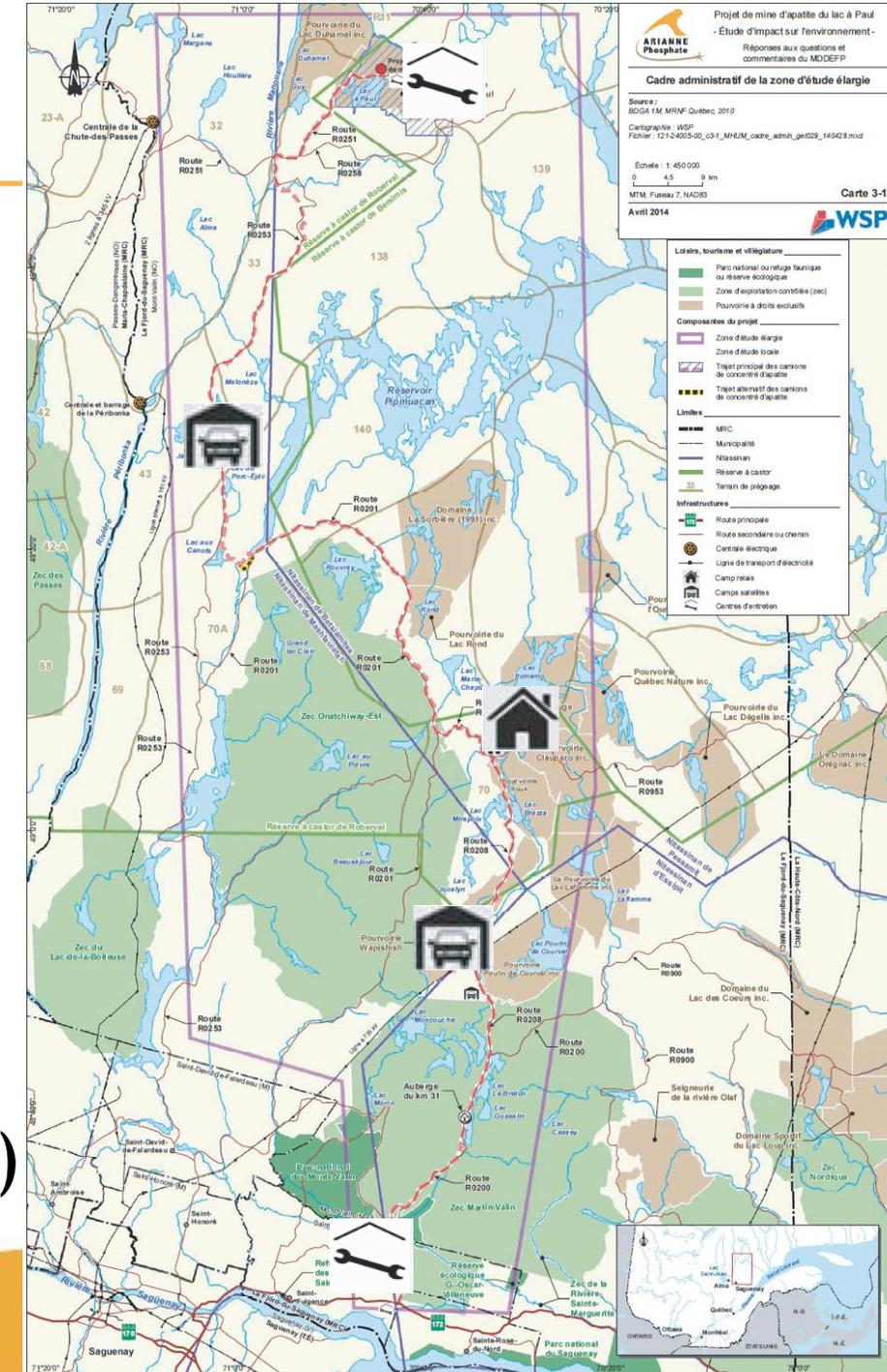
TRANSPORT

PARC INDUSTRIEL, CAMPS RELAIS ET CAMP SATELLITES



Localisation des installations

- ✓ 2 centres d'entretien 
- ✓ Parc industriel à Saint-Fulgence 
- ✓ Site minier 
- ✓ 1 camp relais 
- ✓ Au km 83 (emplacement préliminaire)
- ✓ 2 camps satellites 
- ✓ Secteur du lac De Mun
- ✓ Secteur de la pourvoirie Poulin de Courval inc. (emplacement préliminaire)



Parc industriel à Saint-Fulgence

- ✓ Besoins d'Arianne Phosphate inc. :
 - ✓ Présence d'un centre d'entretien pour les camions de transport
 - ✓ Remorqueuse et équipe d'entretien
 - ✓ Hébergement et restauration
 - ✓ Ravitaillement en carburant pour les camions de transport
 - ✓ Stationnement pour les camions de transport
- ✓ Arianne Phosphate ne sera pas propriétaire de ces installations
- ✓ Le parc sera sur les terrains de l'ancienne usine de Résolu

Note : Ce projet est géré par la MRC du Fjord-du-Saguenay et réalisé en collaboration avec les municipalités de Saint-Fulgence et de Sainte-Rose-Du-Nord.

Le camp relais (1 de 2)

- ✓ Le camps relais pourrait inclure :
 - ✓ service de restauration
 - ✓ hébergement
 - ✓ service de dépannage et de réparation de machinerie lourde
 - ✓ service de ravitaillement de carburant



Site actuel au km 83

Le camp relais (2 de 2)

- ✓ Emplacement proposé au kilomètre 83 :
 - ✓ Jonction entre la R0200 (envers Saint-Fulgence), la R0208 (envers le site minier) et la R0200 en direction de Labrieville
- ✓ Ces installations seront multi utilisateurs
- ✓ Ces installations ne seront pas gérées par Arianne Phosphate

Les camps satellites

- ✓ Les camps satellites devraient inclure :
 - ✓ service de ravitaillement en carburant;
 - ✓ installations sanitaires;
 - ✓ abri de base
- ✓ Utilisation prévue seulement pour les gens de l'entretien
- ✓ Ces installations ne seront pas gérées par Arianne Phosphate



Exemple de camp satellite