

6211-08-006

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente
M. JACQUES LOCAT, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'OUVERTURE ET D'EXPLOITATION
DE LA MINE D'APATITE DU LAC À PAUL AU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN
PAR ARIANNE PHOSPHATE INC.**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 29 avril 2015 à 13 h 30
Centre de congrès et Hôtel La Saguenéenne
250, rue des Saguenéens
Saguenay

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 AVRIL 2015
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
DÉPÔT DE DOCUMENTS 1
QUESTIONS DE LA COMMISSION 2
M. YVES GAUTHIER 38
M. DENIS BELLEY 42
M. DENIS MÉRETTE 51
REPRISE DE LA SÉANCE
M. GÉRALD MARTEL 65
Mme SOPHIE GAGNON (Mme Josée Vermette) 76
M. FÉLIX TREMBLAY 86
Mme MADELEINE Bouchard (Mme Line Brissette) 94

**SÉANCE DU 29 AVRIL 2015
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
DÉPÔT DE DOCUMENTS**

5 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et messieurs bonjour. Bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

10 Avant de procéder, je vous demande de vous assurer que vos cellulaires sont soit éteints ou bien en mode réunion.

15 Maintenant, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance, monsieur Éric Arseneault?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

20 Oui madame la Présidente. Nous avons remis ce matin à madame Poliquin tous les documents qui ont été cités hier incluant les capsules qui ont été présentées. Donc ces documents-là ont été tous remis autant en version papier qu'électronique.

25 Je sais pas si c'est tout de suite qu'il faut le dire, j'aurais peut-être trois (3) éléments d'information à ajouter suite à des inquiétudes ou des interrogations qui ont été posées hier lorsque ce sera pertinent.

PAR LA PRÉSIDENTE :

30 Nous verrons ça un peu plus tard.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Merci.

35 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Du côté des personnes-ressources, avez-vous des documents qui ont été déposés ou souhaitez-vous en déposer?

40 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, j'ai déposé les documents que j'ai cités hier à la Commission. Je les ai déposés à madame Poliquin en arrière.

45 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, je vous remercie.

50 **PAR M. CARL TREMBLAY :**

Pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, on a déposé également les documents pour lesquels on a convenu de déposer hier soir, on les a transmis à madame Poliquin.

55 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Donc tous les documents demandés ont été déposés?

60 **PAR M. CARL TREMBLAY :**

Absolument.

PAR LA PRÉSIDENTE :

65 Merci. Hier soir, nous avons entendu les questions de plusieurs participants, cet après-midi la Commission aimerait poser des questions au promoteur et aux personnes-ressources relativement à des sujets qui ont été amenés. Les sujets sont le port, le transport et le bruit.

Alors je vais laisser la parole à mon collègue le commissaire Locat pour poser quelques questions sur le port.

70

QUESTIONS DE LA COMMISSION

75 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc la première question, ce serait peut-être au représentant de Port Saguenay, est-ce qu'il est avec vous aujourd'hui?

80 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui, monsieur Carl Laberge est ici, directeur général de Port Saguenay.

85 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Alors j'aurais deux (2) questions ou trois (3) à lui poser. Juste à vous identifier s'il vous plaît.

PAR M. CARL LABERGE :

90 Oui, Carl Laberge, directeur général du Port de Saguenay.

PAR LE COMMISSAIRE :

95 Merci. Ma première question, décrivez-nous un peu les activités du port, à savoir le territoire que vous couvrez et les activités portuaires dont vous êtes responsable, les secteurs?

PAR M. CARL LABERGE :

100 Nous, le Port de Saguenay, notre zone de juridiction, premièrement, s'étend de Chicoutimi à partir du pont Sainte-Anne, le pont vert, jusqu'à une ligne imaginaire qui fait la pointe du cap à l'Ouest à aller jusqu'à la rivière Pelletier. C'est notre zone de juridiction portuaire qui est décrite dans nos lettres patentes.

105 Actuellement, nous opérons le quai de Grande-Anse, le terminal maritime de Grande-Anse et également le terminal maritime de croisière de Bagotville pour le compte de la Ville de Saguenay.

110 Nos activités, c'est des activités industrielles, donc on est un port très polyvalent. On fait toutes sortes de produits, des produits divers, de la marchandise en vrac, de la marchandise dégroupée, on fait des vracs liquides, on fait également des cargos spéciaux, en bon français «project cargos», des pièces hors dimensions qui sont fabriquées par des industriels de la région.

Je vous dirais qu'en résumé, c'est ce qu'on fait.

115 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Et le quai de Grande-Anse serait occupé à quel pourcentage à peu près, d'après vous?

PAR M. CARL LABERGE :

120

Ça varie d'année en année. Vous savez que le taux d'occupation d'un quai, juste pour mettre en perspective de comment on calcule ça, on calcule ça par période de disponibilité de douze (12) heures, c'est la façon dont on charge les navires aussi, donc il y a deux (2) périodes de douze (12) heures par jour, donc c'est facile de faire le calcul dans une année. Donc c'est le nombre de

125

périodes de douze (12) heures qui sont occupées sur les périodes disponibles.

Généralement, on fait, bon an mal an dans les dernières années, environ quinze (15 %) à vingt pour cent (20 %) d'occupation d'un quai. Il faut savoir qu'un quai n'est jamais occupé à cent pour cent (100 %), parce qu'on tient compte du fait que les navires sont pas cédulés comme des trains par exemple, les navires de marchandises générales je parle. Ils arrivent à un rythme où bon, on peut prévoir leur arrivée ou à peu près, mais ils arrivent dans un ordre qui est plus ou moins aléatoire.

130

Donc si on arrive avec un taux de navires, un taux de roulement qui est très élevé, bien, on se ramasse à avoir de l'attente de navires, parce que ça arrive que par exemple, tu vas être deux (2) jours qu'il n'y aura pas de navires, puis s'il y en a quatre (4), ils vont arriver les quatre (4) en même temps, ça veut dire que tu vas en avoir quatre (4) qui vont attendre.

135

Donc ton taux d'occupation, avec tes périodes de douze (12) heures, il ne sera pas plein. Même les quais très très achalandés ne viennent pas à cent pour cent (100 %).

140

On dit dans l'industrie qu'un quai qui serait occupé à environ soixante-dix pour cent (70 %) le serait à pleine capacité.

145

PAR LE COMMISSAIRE :

OK. Quand vous dites que plusieurs bateaux peuvent attendre, c'est un peu comme on voit à l'occasion au quai de l'Alcan?

150

PAR M. CARL LABERGE :

Oui c'est ça, exactement. À Grande-Anse, on ne voit pas ça souvent, dû au faible taux d'occupation qu'on a, donc c'est très rare qu'on va voir des navires à l'ancre à Grande-Anse.

155

Puis l'autre chose aussi, c'est que quand on capable, on prévoit un peu l'arrivée des navires, on sait les navires qui s'en viennent, bien, on est capable de donner – je cherche le mot français – en anglais, des «cues» aux navires pour dire, bien, on a déjà un navire au quai, si vous arrivez trop vite, bien, vous allez être en attente. Dans ce temps-là, les navires agissent en conséquence pour

160 arriver à la bonne heure, par exemple ils vont ralentir leur course un peu et comme ça, ils économisent sur l'essence en même temps, puis ils n'ont pas de temps d'attente.

PAR LE COMMISSAIRE :

165 Est-ce que le quai de Grande-Anse est desservi à présent par une voie ferrée?

PAR M. CARL LABERGE :

170 Oui, depuis l'automne dernier, on a une voie ferrée qui est opérationnelle au quai de Grande-Anse, un projet dont la construction a commencé au printemps 2013.

PAR LE COMMISSAIRE :

175 C'est bien. Concernant l'étude environnementale qui débutait cette semaine, est-ce que vous pourriez déposer à la fois le document qui était déjà accessible sur Internet ainsi que celui qui est mentionné en rubrique, d'une soixantaine de pages?

PAR M. CARL LABERGE :

180 On peut vous les déposer, mais comme vous venez de le dire, ils sont accessibles. N'importe qui ce matin peut aller sur Internet puis en avoir une copie.

Si vous voulez, on peut vous en déposer une copie.

PAR LE COMMISSAIRE :

185 Parce que celui d'hier, celui qui est référé en référence, il n'était pas disponible encore, celui de soixante (60) pages.

PAR M. CARL LABERGE :

190 En tout cas, moi, j'étais allé hier, puis moi, j'ai été capable de le télécharger hier. Mais si vous voulez, je peux le faire pour vous.

PAR LE COMMISSAIRE :

195 Non, c'est bien que vous le déposiez, comme ça, ça vient de vous.

PAR M. CARL LABERGE :

200 Pas de problème.

PAR LE COMMISSAIRE :

205 Ensuite, il y avait une question – je pense que j'ai pas d'autres questions concernant le port ou pour monsieur, tel quel. Moi, j'aurais d'autres questions, mais je vous remercie beaucoup. Peut-être qu'on va vous faire revenir, mais j'avais des questions plus en relation entre vous et Arianne Phosphate, et puis peut-être que c'est Arianne Phosphate qui devrait répondre. En tout cas, vous déciderez qui qui répond.

210 À savoir, est-ce qu'il y a des ententes de partage de risque qui existent entre le Port Saguenay, pour son projet de construction, le projet qui est déposé et Arianne Phosphate?

PAR M. CARL LABERGE :

215 Oui, il y a des ententes de partage de risque. Parce que ce projet-là, puis le projet de terminal maritime est relié au fait que nous, on a un client, Arianne Phosphate, qui demande à avoir ce service-là sur la rive nord.

220 Un projet comme ça, ça origine d'un besoin. Nous, Arianne Phosphate est un client, un client très important pour ça à vrai dire, notre cadre financier est basé sur Arianne Phosphate. Il ne peut pas en être autrement.

225 Parce que même si on vise, en tant qu'administration publique, à en faire un terminal qui serait ouvert éventuellement à d'autres utilisateurs, parce qu'on croit qu'il y a un potentiel sur la rive nord du Saguenay puis qu'il pourrait y avoir un besoin éventuellement, pour d'autres entreprises, parce que ça va venir créer des opportunités, notre cas d'affaires cet après-midi est un cas d'affaires qui repose uniquement sur Arianne.

230 Puis en date d'aujourd'hui aussi, il y a des investissements à mettre, comme Arianne en met, investit pour avancer son projet, mais le projet n'est pas construit, on est toujours en phase de développement. Nous aussi, on a à mettre de l'argent là-dedans.

235 Puis on est tributaire du projet de mine d'Arianne Phosphate. Moi-même, si je fais mon travail parfaitement, si toutes mes choses vont bien, si la mine ne fonctionne pas, bien moi, je n'irai pas investir cet argent-là sur la rive nord du Saguenay puis construire ce terminal-là, parce que je n'ai pas de client au bout, puis j'ai personne qui va venir payer ces installations-là.

240 Donc c'est certain que nous, l'Administration portuaire, je ne peux pas et je ne veux pas assumer le risque financier à la place de la minière, je ne peux pas faire ça. Je ne peux pas mettre mon organisation en danger au niveau financier pour un projet sur lequel je n'ai pas le contrôle.

PAR LE COMMISSAIRE :

245 OK. Donc un peu dans cette idée-là, peut-être pour Ariane Phosphate, alors dans votre estimation financière du projet, ce risque financier là, vous l'estimez à combien?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

250 Je vais demander à monsieur Jean-Sébastien David de répondre.

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

255 Tel qu'il est indiqué dans l'ensemble de notre BFS, notre étude de faisabilité, nous avons deux cent trente-deux millions (232 M\$) réservés à tout l'ensemble de l'œuvre du transport. Donc on parle camionnage et installation portuaire.

260 Donc pour répondre à votre question plus précisément, je vous dirais que c'est une centaine de millions juste au niveau du quai en frais de risque. On l'a mis à l'intérieur de notre projet, parce que c'est la règle de mettre l'ensemble des installations autant que les installations électriques que les installations portuaires, donc il faut mettre l'ensemble de l'œuvre.

PAR LE COMMISSAIRE :

265 Dans le PA3, dans le tableau qu'il y avait dans l'annexe financière, vous indiquez qu'il y a environ les frais de transport, ça comprendrait environ onze pour cent (11 %), je comprends que c'était pas tout à fait le même projet à ce moment-là.

270 À présent, ce serait quoi la proportion d'après vous des frais de transport sur l'ensemble des coûts?

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

275 Écoutez, on est environ, règle du pouce, on doit être à environ sept pour cent (7 %). On a diminué un peu.

Donc l'objectif d'avant, c'était de diminuer nos frais de transport, donc on était à onze (11 %), on a diminué.

Mais je pourrais vous donner le chiffre plus précis, monsieur le Commissaire.

280 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK. Est-ce que vous pouvez me dire en même temps à combien ça revient à peu près la tonne, finalement, les frais, une fois rendue au transbordement?

285 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Pour la partie transport, dans notre étude de faisabilité, nous étions à un prix US la tonne à environ quatorze dollars (14 \$/t), donc treize et quatre-vingt-seize (13,96 \$/t) pour être plus précis.

290 Mais on a travaillé pour essayer de réduire ces frais-là.

PAR LE COMMISSAIRE :

295 Merci. Peut-être pour la MRC, je ne sais pas si on a un représentant de la MRC ici? Oui. Est-ce que vous, ce sont des préoccupations à la fois côté transport, mais on parlera du transport plus tard en termes de route, mais du côté disponibilité portuaire dans la région, comment est-ce que vous décririez le projet et les besoins d'après vous de la région en termes de besoins portuaires?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

300 Alors monsieur le Commissaire, je vous dirais que récemment, la MRC a déposé un mémoire dans le cadre du sommet économique régional où elle se positionnait sur les enjeux justement économiques de la MRC et de la région et le développement de la destination d'activités nordiques notamment, le besoin d'emplois, la conversion du site mono-industriel de PFR en site industriel peut-être diversifié, une opportunité de développement.

310 On associait ces projets-là en fait de développement, incluant aussi l'écotourisme, à ce que le projet d'Arianne Phosphate soit combiné à une desserte maritime effectivement, pour développer l'aspect économique d'un secteur qu'on considère maintenant comme étant une opportunité névralgique pour le développement économique de la MRC.

PAR LE COMMISSAIRE :

315 Est-ce que vous pourriez déposer cette étude-là s'il vous plaît, ce mémoire que vous avez déposé dans une autre commission?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

Oui, je pourrais le faire sans problème.

320

PAR LE COMMISSAIRE :

Une question dans ce sens-là! Un document que j'ai eu à regarder dans lequel j'ai trouvé une figure, c'est un document qui est une étude géotechnique sur la fosse comme telle, mais il faisait référence au document NI 43-101, je pense qui est référé au début, c'est un document, d'après sa date donc qui est un peu au début des démarches, mais dans cette figure-là, la figure 2.1, la grosse étoile verte est placée à La Baie.

325

Alors on peut voir que le quai de La Baie, y ayant été moi-même à quelques reprises pour d'autres raisons, les trains arrivent au niveau de la mer, donc il y a peut-être là un certain avantage, mais la question que je me posais, c'était à savoir, est-ce que vous avez fait des études ou quelles seraient les raisons pour lesquelles ce quai-là aurait été abandonné comme possibilité?

330

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

Monsieur le Commissaire, encore une fois, c'est la même réflexion que le port de Grande-Anse. Donc que ce soit La Baie ou Grande-Anse, il faut traverser le Saguenay. Donc on a trois millions de tonnes (3 M t) à faire traverser le Saguenay.

335

Donc ça veut dire qu'il faut prendre – et on n'a pas de train à aller jusqu'aux installations minières, donc on a déposé à la Commission, on avait regardé la possibilité d'avoir un train.

340

Donc le fait de prendre le camion, transborder, traverser le Saguenay, transborder, embarquer sur le train et s'en aller à un des deux (2) quais, La Baie avait été regardée mais sans faire une étude aussi complète que celle qu'on a déposée, ça avait été regardé, mais la problématique demeure exactement la même.

345

PAR LE COMMISSAIRE :

Une dernière question que j'aurais à ce moment-ci entre le Port Saguenay et Ariane Phosphate, ce serait à savoir, est-ce qu'il y a eu des échanges entre les autorités du Port concernant l'aménagement du convoyeur et le terminal ferroviaire et le port?

350

PAR M. CARL LABERGE :

À Grande-Anse?

355

PAR LE COMMISSAIRE :

À Grande-Anse, oui, est-ce qu'il y a eu des discussions là-dessus?

360

PAR M. CARL LABERGE :

Oui, il y a déjà eu des discussions. Parce que je vous dirais que nous, moi, je suis à l'emploi du Port depuis 2010, et puis à partir de 2010, les gens d'Arianne Phosphate, puis c'était pas monsieur David à l'époque, mais les dirigeants d'Arianne Phosphate, on était en discussions avec eux autres depuis ce temps-là, ça fait longtemps que ce projet-là est dans les cartons, donc on avait, dans leurs plans préliminaires de transport, ils escomptaient pouvoir passer par Grande-Anse.

365

Il n'y avait pas évidemment, les stratégies de transport n'avaient pas été élaborées, ça n'avait pas été étudié jusqu'au niveau où les gens d'Arianne Phosphate se sont rendus pour être capables de démontrer qu'il n'y avait pas de viabilité du projet par Grande-Anse, parce qu'il faut comprendre que nous, on opère ce terminal-là, je vous ai dit qu'on avait de la capacité résiduelle, c'est vrai, nous, on aurait été très heureux d'accueillir ce projet-là chez nous à Grande-Anse. Mais on a vite compris que c'était pas possible malheureusement.

370

375

Donc à partir de ce moment-là, on se rend à l'évidence, et puis on continue de travailler avec le promoteur, de manière à accomplir notre mission à nous autres qui est une mission de développement du commerce extérieur canadien puis développement économique régional. Donc c'est ce qu'on vise à faire, puis c'est un projet qui est en droite ligne avec ce qu'on fait, puis on vient y ajouter nos activités de port public.

380

PAR LE COMMISSAIRE :

Une dernière question! Est-ce qu'il y a d'autres ententes qui existeraient entre Port Saguenay et Arianne Phosphate, en plus de celle qui a été déposée?

385

PAR M. CARL LABERGE :

On a signé récemment une entente particulière concernant des études. C'est dans la mouvance du partage de risque, ce que vous avez parlé tout à l'heure. Donc que le Port, nous, on n'assume pas ça. C'est une entente particulière touchant un sujet particulier, une entente financière.

390

395 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK. Est-ce que vous pourriez déposer cette étude-là?

400 **PAR M. CARL LABERGE :**

On pourrait la déposer, mais elle va être déposée de manière confidentielle.

PAR LE COMMISSAIRE :

405 OK, d'accord. Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

410 Merci beaucoup. Pendant que la Commission continue à poser encore quelques questions, je vous rappelle que le registre est ouvert à l'arrière, alors s'il y a des personnes qui ont des questions à poser cet après-midi, s'il vous plaît allez vous enregistrer, puisque nous allons prendre les questions dans l'ordre d'enregistrement en passant d'abord ceux qui n'ont pas posé leurs questions hier soir.

415 Alors nous avons maintenant quelques questions concernant les chemins forestiers.

Ce sujet a été amené hier soir, mais nous voulons que ce soit très très clair. Je vais m'adresser au MERN, au MFFP aussi.

420 Pouvez-vous nous expliquer d'abord que sont des chemins hors normes? Sur quelles bases sont-ils implantés et sur quelles bases sont-ils «designés»?

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

425 Madame la Présidente, les chemins hors normes, il existe une grille qui explique l'ensemble des critères qui font référence à des rayons de courbure pour les courbes, des capacités portantes par rapport aux charges qui peuvent être transportées, aux largeurs d'emprises, aux largeurs de chaussées.

430 Donc l'ensemble des critères des routes fait référence au type de transport qu'il va y avoir dessus.

435

Au Québec en foresterie, les routes hors normes 1A, c'est la plus haute norme possible. Il n'y a pas d'autres routes au Québec pour le transport forestier qui a des critères plus élevés que ça.

PAR LA PRÉSIDENTE :

440

Ça, c'est en ce qui concerne le design. Monsieur Locat.

PAR LE COMMISSAIRE :

445

C'était juste pour savoir, cette grille-là, est-ce qu'elle est déjà dans un document qui était dans un rapport ou vous pourriez la déposer sinon?

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

Je peux la déposer, j'en ai ici.

450

PAR LE COMMISSAIRE :

Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

455

Donc vous, vous avez la juridiction sur l'implantation des chemins hors normes?

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

460

Oui, effectivement.

PAR LA PRÉSIDENTE :

465

OK. En ce qui concerne l'entretien, on a compris hier que c'était les usagers, les utilisateurs qui s'arrangeaient pour en faire l'entretien. Est-ce que vous avez un droit de regard?

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

470

Le droit de regard, il se situe au niveau des permis qu'on émet pour faire des réfections, des améliorations aux routes. Donc un usager qui décide, une association par exemple de chalets qui décide de refaire un pont, de refaire la stabilisation, de changer des ponceaux, ils doivent faire une demande de permis au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

475 À ce moment-là, on évalue la pertinence ou la possibilité de faire ces travaux-là. On émet des permis avec des directives et des règles à suivre qui sont, au moment où on se parle, le Règlement sur les normes d'intervention, et puis on a des inspections qui sont réalisées pour compléter nos plans de contrôle sur l'émission de ces permis-là. Est-ce que ça répond?

PAR LA PRÉSIDENTE :

480 Oui, vous répondez très bien.

J'aimerais aussi savoir, pour la construction d'une nouvelle section de chemin forestier hors normes, la demande de permis se fait à qui?

485 **PAR M. ANDRÉ DUFOUR :**

490 Actuellement, il y a eu, il y a quelques mois, près d'une année, un changement au niveau du ministère. Auparavant, il y avait le ministère des Ressources naturelles où on était Forêts, Faune et Parcs et Énergie, maintenant depuis quelques mois, on a deux (2) ministères, et la nouvelle Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier a amené la notion de chemins multiusages.

495 Cette même notion là existait dans la Loi sur les terres du domaine de l'État, et il y a présentement des avis juridiques qui sont en confection pour déterminer lequel des deux (2) ministères devrait dorénavant s'occuper des routes forestières ou des demandes de routes forestières.

500 Actuellement, les demandes de permis se font au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et on travaille de concert en consultation avec nos collègues qui s'occupent, eux, de la partie de la Loi sur les terres du domaine de l'État, en attendant les deux (2) avis juridiques finaux.

PAR LA PRÉSIDENTE :

505 Merci. J'aimerais aller à la MRC! Est-ce que la MRC a un mot à dire sur une proposition d'une nouvelle section de chemin forestier hors normes?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

510 Oui madame la Présidente. Je vous dirais que la MRC, on n'a pas de responsabilité en termes de gestionnaire de chemins, comme il a été expliqué par mon collègue du ministère. La responsabilité est gouvernementale.

Mais nous, ce qu'on fait, c'est qu'on maintient, je dirais, un niveau d'entretien minimal sur la route en dirigeant un comité d'entretien pour la route L-200 et la route L-253.

515 Alors on essaie de regrouper des montants d'argent des usagers de la route, et puis on tente annuellement de prioriser l'entretien et faire faire du nivelage sur la route, pour que les utilisateurs aient un chemin d'une qualité minimale pour accéder au territoire l'été principalement, mais quelques tronçons durant l'hiver également qui sont entretenus.

520 Alors notre rôle est relativement sur cet aspect-là.

Et je vous dirais que s'il y avait des modifications à un tronçon, étant donné qu'on a un rôle à jouer aussi en termes de développement de villégiature et qu'on émet des baux par la délégation du ministère sur cette responsabilité-là, donc on a aussi un rôle à jouer en planification du territoire pour d'autres usages, alors on aimerait être partie prenante effectivement d'une modification dans un tracé de chemin qui serait proposée.

525

PAR LA PRÉSIDENTE :

530 Est-ce que les municipalités qui font partie de votre MRC ont aussi un mot à dire?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

535 Pour le volet en territoire non organisé, c'est strictement la MRC même et non les municipalités.

PAR LA PRÉSIDENTE :

540 D'accord, je vous remercie.

PAR LE COMMISSAIRE :

Est-ce que la MRC a des préoccupations vis-à-vis le projet d'Arianne Phosphate?

545 **PAR M. STEEVE LEMIRE :**

Je vous dirais que le conseil de la MRC appuie le projet d'Arianne. Ce qui est demandé à l'aménagement, c'est de surveiller l'évolution du projet pour ajuster, le cas échéant, nos outils de planification aux besoins que le projet puisse éventuellement se concrétiser s'il était autorisé.

550

Alors je vous dirais qu'on suit l'évolution du projet et on va s'adapter aux besoins de modifications du schéma d'aménagement s'il était requis et par conséquent aux plans et aux règlements d'urbanisme des municipalités concernées aussi.

555 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Je reviens un peu à une question d'hier qui était posée, peut-être que vous pourriez y répondre, c'est concernant l'établissement de projets de tracés routiers!

560 Est-ce que c'est la MRC qui est concernée avec, on pourrait appeler ça la cartographie, si on veut, du territoire, vis-à-vis l'exposition à des risques naturels, à des zones à éviter pour des glissements de terrain ou autres, etc., ou si c'est avec le MSP que vous faites cette collaboration-là?

565 **PAR M. STEEVE LEMIRE :**

Je vous dirais que ce serait, selon moi, un travail de collaboration avec les ministères, parce qu'on identifie, on a la responsabilité d'identifier au schéma d'aménagement des zones à risques, qui soient des risques majeurs ou des contraintes anthropiques, et dans notre cartographie, nous n'avons pas identifié de risques de cette nature-là sur le tracé actuel.

570 Alors on pourrait vérifier avec le ministère s'ils en auraient, mais nous, on n'en a pas d'identifié.

575 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK, merci.

580 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Vous venez de toucher un petit peu la planification des besoins et le rôle de la MRC dans la planification des besoins, est-ce que dans le contexte du Plan Nord, ça vous interpelle?

585 **PAR M. STEEVE LEMIRE :**

Absolument, oui.

590 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Comment se ferait, à ce moment-là, la planification des chemins?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

595 Je fais toujours référence au mémoire de la MRC sur le sommet économique où il a été
indiqué dans ce mémoire-là que la MRC misait beaucoup sur le développement de ses territoires
non organisés pour développer, pour faire du développement économique.

Puis l'accès aux territoires, c'est un enjeu principal pour la MRC.

600 Alors un projet de cette envergure-là qui viendrait permettre une ouverture de chemin à
l'année sur le territoire permettrait, à notre avis, des opportunités de positionnement pour le Plan
Nord et pour les municipalités de la MRC.

605 Quand on met cet aspect-là en relation avec le volet de conversion industrielle, quand on
regarde où est le site de PFR, et la possibilité qu'il y ait un accès maritime international, et on
pense que la MRC est très bien positionnée pour jouer un rôle dans le développement de certains
aspects du Plan Nord.

PAR LA PRÉSIDENTE :

610 Est-ce qu'à date, vous avez des documents là-dessus?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

615 Nous avons strictement le mémoire dont on va déposer copie bientôt.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

620 On est prêt à passer à un autre sujet! Alors le climat sonore!

PAR LE COMMISSAIRE :

625 Donc c'est une question qui a été abordée hier à quelques reprises, et je pense qu'on
voudrait peut-être avancer un peu dans la compréhension de la situation dans notre analyse.

630 Peut-être que j'aimerais demander au MERN, peut-être à monsieur Simard qui hier voulait
déposer un document, si on peut nous résumer donc les normes qui sont applicables concernant
le bruit dans un secteur tel que la route empruntée entre le lac à Paul et Saint-Fulgence et enfin,
jusqu'au quai en réalité?

PAR M. DAVID SIMARD :

635 En fait, je voudrais dire pour ce qui est des normes, je préférerais laisser mes collègues du MDDELCC répondre à la question, puisque c'est pas nous qui gérons cette norme-là.

Les normes sont établies en fonction, oui, de critères santé, mais aussi de d'autres éléments, que ce soit pour la qualité de l'air ou un niveau sonore dans ce cas-là.

640 Par contre, si la Commission est intéressée à entendre parler de l'analyse qu'on a faite pour le climat sonore, en prenant en compte les lignes directrices de l'OMS ou autres documents de nature scientifique, à ce moment-là, on pourrait faire une courte présentation.

PAR LE COMMISSAIRE :

645 Pas de problème.

PAR M. DAVID SIMARD :

650 Donc je sais pas s'il est possible de projeter!

PAR LE COMMISSAIRE :

655 Et après ça, naturellement, les questions vont venir aussi avec Arianne Phosphate, donc on pourra avoir un peu d'échanges!

PAR M. DAVID SIMARD :

660 Donc ma présentation devrait prendre environ dix (10) à quinze (15) minutes. On va toucher quelques concepts de base sur le son, ensuite quelques éléments sur les sons et la santé, et puis on va s'attarder au cas spécifique qui nous concerne aujourd'hui.

Tout d'abord, on sait que le son est une variation de pression qui se propage dans un milieu, créant une onde sonore.

665 L'échelle de mesure pour ça est logarithmique. La raison est que l'oreille humaine est en mesure de discriminer de très grandes variations de pression allant de vingt micropascals (20 μ Pa) à cent millions de micropascals (100 M μ Pa).

670 Donc pour avoir une échelle qui se tient d'environ de zéro (0 dB) à cent quarante décibels (140 dB), l'échelle est logarithmique.

Pour cette raison, une augmentation de trois décibels (3 dB) correspond au doublement de la puissance acoustique. Cependant, là, il faut faire attention. C'est qu'une augmentation de trois décibels (3 dB), donc un doublement de la puissance acoustique, ne veut pas dire que le son nous apparaît deux (2) fois plus fort.

675

J'ai produit un petit tableau ici qui résume assez rapidement! Donc une augmentation de trois décibels (3 dB), comme je mentionnais, on double la puissance acoustique; par contre, c'est considéré, au niveau psychoacoustique, comme étant une augmentation qui est perceptible. En bas de trois décibels (3 dB), c'est une augmentation qui sera à peu près pas perceptible par l'oreille humaine.

680

Pour six décibels (6 dB), à ce moment-là on considère que c'est une augmentation qui est nette. Pour dix décibels (10 dB), là, cette fois, le son paraîtra, pour un auditeur, deux (2) fois plus fort.

685

Finalement, une augmentation de vingt décibels (20 dB) serait considérée comme une augmentation qui est flagrante pour un auditeur.

Maintenant, pour le son et la santé, il y a deux (2) aspects qui sont à considérer : le niveau sonore en tant que tel, mais aussi l'émergence, c'est-à-dire l'augmentation du niveau sonore.

690

Tout d'abord, pour ce qui est du niveau sonore comme tel, il y a plusieurs éléments. Tout d'abord pour ce qui est de la perte de capacité auditive, on va observer ça à partir de soixante-dix décibels (70 dB) environ, mais tout ça est fonction du niveau sonore mais aussi de la durée d'exposition.

695

Par exemple, une exposition, on va observer des pertes de capacité auditive pour une personne qui serait exposée à soixante-dix décibels (70 dB) mais vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24). Alors que pour cent décibels (100 dB), on va considérer quatre (4) heures par jour et ce, quatre (4) fois dans l'année.

700

Maintenant, il a été démontré que des niveaux sonores à soixante décibels (60 dB) ou à plus de soixante décibels (60 dB) peut occasionner des problèmes cardiovasculaires, notamment pour ce qui est de l'hypertension et l'ischémie cardiaque.

705

Ensuite, il y a tout le monde des nuisances qu'on observe environ entre trente-cinq (35 dB) et soixante-dix décibels (70 dB). Évidemment, au-delà de soixante-dix décibels (70 dB), oui il y a des nuisances mais aussi d'autres éléments de santé qui apparaissent.

710 Pour ça, c'est un peu plus difficile à mesurer que pour les deux (2) éléments précédents. C'est beaucoup plus subjectif, parce que ça varie en fonction des personnes. Ce qui peut être de la musique aux oreilles d'une autre personne peut être une nuisance pour son voisin. Ça va dépendre des situations et des lieux évidemment. Un son dans la chambre à coucher versus le son à l'extérieur d'une résidence n'aura pas le même impact du point de vue des nuisances.

715 Finalement, les bruits, les sons auront un impact sur la perturbation du sommeil.

720 Les effets observés, la littérature nous dit qu'à partir de trente-deux décibels (32 dB) à l'intérieur de la chambre à coucher, on parle à partir de quarante décibels (40 dB) environ à l'extérieur, donc au niveau des fenêtres, pour qu'on commence à observer certains effets sur le sommeil.

725 Je ne suis pas en train de dire ici que tout le monde va cesser de dormir à partir du moment où il y a quarante décibels (40 dB) à la fenêtre de la chambre à coucher parce qu'on s'entend qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui dormiraient. Par contre, les études nous démontrent que c'est à partir de ce niveau-là qu'on commence à observer des effets chez certaines personnes.

730 Je ne m'attarderai pas très longuement sur ce tableau-là! Grosso modo, la portion de droite est un grossissement du grand tableau de gauche qui, j'imagine, est illisible à l'écran, mais je voulais seulement vous démontrer, c'est un résumé des éléments qui étaient dans un document de l'OMS de 1999, avec les niveaux auxquels on commence à observer des effets sur la santé.

735 Et deux (2) points que j'aimerais toucher, bon, je ne sais pas si on voit le curseur ici, en zone résidentielle extérieure, on commence à parler d'une gêne sérieuse pendant la journée à partir de cinquante-cinq décibels (55 dBA), et d'une gêne modérée à partir de cinquante décibels (50 dBA).

Et puis il y a le point ici où on voit un petit numéro 3 où est-ce qu'on parle en parc naturel ou en zone protégée, le point numéro 3, j'en fais lecture :

740 «Des zones extérieures silencieuses doivent être préservées, et le rapport bruit et bruit de fond naturel doivent être gardé le plus bas possible.»

C'est ce que l'OMS mentionne.

745 Ici, un autre extrait d'un autre document de l'OMS qui s'attarde, celui-là à l'impact du bruit la nuit. Et ce qu'on retrouve, ce sont les niveaux à partir desquels on voit des effets sur le sommeil.

750 Les premiers en haut, ce sont des niveaux à l'intérieur de la chambre à coucher. Donc il faut considérer environ, il faudrait ajouter une quinzaine de décibels environ pour considérer la partie du son qui est coupée par la résidence à ce moment-là.

755 Donc le niveau qui nous interpelle le plus ici, c'est quarante décibels (40 dB) la nuit pour des effets qui sont autorapportés par les gens lorsqu'on les questionne. Lorsqu'on leur demande par exemple, est-ce que le son à l'intérieur de votre résidence a des impacts, et qu'on prend des mesures, c'est à partir de quarante décibels (40 dB) qu'on commence à observer une augmentation de l'aspect autorapporté de nuisance.

760 Je parle beaucoup de nuisance, donc quel est le rapport entre la nuisance et la santé! Tout d'abord, qu'est-ce que l'OMS considère comme étant la santé, donc la définition de l'OMS, c'est que :

«La santé est un état complet de bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité.»

765 Comment la nuisance s'imbrique dans tout ça, c'est que la nuisance est considérée comme «un sentiment de mécontentement, de contrariété associée à tout contaminant ou condition qui cause ou qui est soupçonné, par l'individu ou un groupe, de causer un effet adverse».

770 Je vais lire un court passage d'un document qui a été préparé par l'Institut national de santé publique sur l'effet des éoliennes, donc qui touche l'aspect du bruit, où on dit :

«L'OMS considère que le fait d'avoir des personnes déclarant une nuisance importante à un bruit constitue un problème de santé publique. En effet, de tels niveaux de nuisance affectent le bien-être et la qualité de vie ces populations.»

775 L'autre élément que l'on considère dans l'analyse santé du bruit, c'est l'émergence. Donc qu'est-ce que le bruit émergent? C'est la différence entre le bruit de fond, donc le bruit existant et un bruit qui est émis comme tel.

780 Donc dans le cas du projet qui nous concerne, ce serait l'augmentation du bruit qui serait attribuable au projet. La prémisse de ça, c'est qu'un phénomène est d'autant plus gênant qu'il se distingue du bruit existant.

785 Si je peux faire une analogie! Si on a un milieu qui est très calme et qu'on fait passer des camions dans ce cas-là, la différence entre le bruit existant et le nouveau bruit sera très grand. Si on a un milieu qui est plus perturbé, la différence sera moins élevée, donc la nuisance serait moins importante dans ce cas-là.

790

Il y a certaines réglementations qui sont basées sur ce concept-là. Par exemple en France, tout nouveau projet doit prévoir une augmentation maximum de cinq décibels (5 dB) le jour et de trois décibels (3 dB) la nuit. Petite précision par contre, ça, ça exclut le transport dans la réglementation française.

795

Au Québec, à notre connaissance, il n'y a pas de réglementation de cette nature-là qui prend en compte l'émergence. Et puis quel est l'impact santé, encore une fois, on se situe au niveau des nuisances.

800

Maintenant, pour ce qui est du projet comme tel, il y a deux (2) éléments. Donc à proximité du complexe minier, et puis ce qui est lié au transport du concentré.

À proximité du complexe minier, ça, c'est tiré de l'étude d'impact, nous évidemment, notre analyse, on peut la faire avec l'information qui est disponible dans l'étude d'impact, donc ce qu'on avait, on avait pour les P1, P2, des points récepteurs qui ont été considérés dans l'étude d'impact, on a d'abord les niveaux actuels, les niveaux ambiants actuels.

805

Bon, pour le P1, on parle de vingt-huit décibels (28 dBA) le jour, quarante et un décibels (41 dBA) pour le P2. La nuit, vingt-sept décibels (27 dBA) pour le P1 et trente-six décibels (36 dBA) pour la nuit.

810

Ensuite, dans le tableau du bas, on retrouve les modélisations qui sont faites une fois que le site serait en action. Et là, on a les différentes valeurs ici de niveau sonore qui ont été modélisées.

815

Donc, qu'est-ce que ça veut dire tout ça? Bon, pour le P2, actuellement, donc avant le projet, on retrouverait quarante et un décibels (41 dBA), après le projet environ quarante-quatre décibels (44 dBA). Donc il pourrait y avoir un potentiel impact sur le sommeil de personnes qui seraient au P2.

820

Pour le P1, avant le projet on est à vingt-huit décibels (28 dBA), avec le projet on se retrouverait, selon la modélisation encore une fois, à trente-huit décibels (38 dBA). Donc trente-huit décibels (38 dBA), c'est en bas des niveaux sonores auxquels on peut observer des nuisances; par contre, on observe une augmentation de dix décibels (10 dBA), ce qui est considéré comme un doublement pour l'oreille humaine du niveau de bruit. Donc on pourrait observer un potentiel de nuisance mais cette fois-là dû à l'émergence.

825

Pour ce qui est du transport, je vais séparer ça en deux (2), au nord de la 172 et au sud de la 172.

Dans l'étude d'impact, il y a cent cinq (105) points qui ont été considérés pour l'étude sur le climat sonore. Cent cinq (105) points, ça comprend pas toutes les habitations, de ce que j'ai compris, certains points peuvent comprendre plusieurs habitations.

830 Actuellement, dans ce qui a été mesuré, c'est qu'il y a trois (3) points qui sont plus grands ou égaux à quarante décibels (40 dB) dont deux (2) de ces points-là où le niveau sonore dépasse cinquante décibels (50 dB).

835 Par contre, le portrait est loin d'être complet, car on a cent un (101) points où ça n'a pas été mesuré, où le promoteur a indiqué plus petit ou égal à quarante-cinq décibels (45 dB).

840 Maintenant, avec la modélisation sur le climat sonore, qu'est-ce qu'on retrouverait une fois que le transport serait commencé? On se retrouverait maintenant avec quatre-vingt-quatorze (94) points où le niveau serait plus grand ou égal à quarante décibels (40 dB), donc avec de potentiels impacts sur le sommeil. Et de ces quatre-vingt-quatorze (94) points-là, il y en a vingt-six (26) qui se retrouveraient à au-delà de cinquante décibels (50 dB), donc avec un potentiel de nuisance considéré modéré.

845 Au sud maintenant de la 172, il y a trente-six (36) points qui ont été considérés dans l'étude. Avec la situation actuelle, il y a neuf (9) points qui se retrouvent au-delà, plus grand ou égal à quarante décibels (40 dB) dont sept (7) points qui est plus grand ou égal à cinquante décibels (50 dB). Il y a vingt-six (26) points où on n'a pas de mesure, encore une fois.

850 Avec la modélisation, on a seize (16) points qui se retrouveraient à plus de quarante décibels (40 dB), donc avec un potentiel d'impact sur le sommeil et dont dix (10) points qui seraient plus grands que cinquante décibels (50 dB) avec, cette fois, un potentiel de nuisance modéré.

855 Je dois dire que les sept (7) points de la situation actuelle qui sont au-delà de cinquante décibels (50 dB), c'est dû à la route à proximité de la route 172.

Quelques petits éléments sur l'étude d'impact! Actuellement, pour nous, il est impossible de calculer le réel bruit émergent, puisque le niveau de bruit ambiant n'a pas été mesuré.

860 On utilise dans l'étude d'impact l'aspect plus petit que quarante-cinq décibels (45 dB), on ose imaginer que la réalité est probablement en bas de ça, si on prend notamment le point qui est situé le plus au nord où ça a été mesuré, qui est à trente-huit décibels (38 dB), celui-là.

Donc l'émergence est probablement plus grande que ce qui est estimé dans l'étude d'impact.

865 On n'a également aucune information sur le descripteur qui est appelé L_{amax} , c'est-à-dire le niveau sonore maximal au passage d'un camion.

Il faut dire que ce qui est utilisé dans le jargon, c'est un L_{Aeq} , c'est-à-dire une moyenne sur une durée de temps.

870 Par contre, comme on a des passages par durée de temps, bien, le camion, lui, il va y avoir une fluctuation du niveau sonore. Dans l'étude d'impact, on n'a pas d'information sur le niveau maximal qu'aura un récepteur lorsqu'un camion passera devant sa résidence.

875 Donc est-ce que l'impact sonore est sous-estimé, on peut pas vraiment se prononcer sur cet aspect-là dû à un manque d'information.

Si nous aurions quelques recommandations à faire pour la suite des choses, bien, premièrement, ce serait d'améliorer l'étude sur le niveau de bruit ambiant actuel, puisque ça nous apparaît incomplet.

880 Ensuite évidemment, si le projet va de l'avant, ce serait d'effectuer un suivi du climat sonore pour les points dont le niveau modélisé pourrait avoir un impact potentiel sur la santé, les points où le bruit émergent modélisé dépasse cinq décibels (5 dB).

885 Et s'il y a des problématiques qui sont avérées, à ce moment-là qu'il y ait des mesures d'atténuation qui soient mises en place.

890 Et finalement, une dernière recommandation, ce serait évidemment la mise en place d'un processus rigoureux de gestion des plaintes.

Donc j'espère que ça a pu répondre à plusieurs de vos questions.

PAR LE COMMISSAIRE :

895 Oui, je vous remercie. Je pense que ça va être intéressant pour la plupart des gens ici.

Naturellement, il y a des éléments à la fin qui ressemblent plus à des recommandations comme on voit dans un mémoire, je ne sais pas si vous avez l'intention de déposer un mémoire?

900 **PAR M. DAVID SIMARD :**

Il n'est pas dans notre intention.

905 **PAR LE COMMISSAIRE :**

On peut pas aller jusqu'à ce point-là nécessairement, mais disons que ça met un peu d'information d'un point de vue de la santé.

910 À présent, d'un point de vue – peut-être avant de poser des questions au ministère de l'Environnement, peut-être qu'il y aurait un commentaire qui pourrait venir du côté du promoteur à ce niveau-ci?

915 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui monsieur le Commissaire. Nous prenons bien acte des recommandations de cette présentation-là. Il y en a plusieurs qui sont intéressantes.

920 Je veux rassurer aussi la Commission que nous avons pris l'engagement d'avoir un processus de gestion des plaintes, plaintes d'ailleurs qui seront rapportées systématiquement à notre comité de suivi, qui seront documentées.

925 Mais j'aimerais, si vous le permettez, inviter le spécialiste de WSP qui a fait les simulations et modélisations sonores, on en a fait trois (3), on en a fait une sur le site industriel, donc le site minier, une le long de la route des monts Valin et une autre qu'on a vue quand même hier un extrait où cette modélisation-là nous avait permis d'identifier un endroit où on allait mettre un mur coupe-son, donc une mesure d'atténuation.

930 Donc j'inviterais monsieur Marc Deshaies, ingénieur spécialiste en modélisation sonore s'il vous plaît.

PAR LE COMMISSAIRE :

935 OK. Pendant qu'il s'installe, juste rappeler à monsieur Simard qu'on va demander le dépôt de votre présentation ici.

Et pendant qu'il s'installe, on va parler donc de trois (3) études qui ont été faites, est-ce qu'elles ont toutes déjà été déposées, je pense à la dernière?

940 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui, elles ont toutes été déposées dans notre étude d'impact.

PAR LE COMMISSAIRE :

945

OK. Allez-y, présentez-vous s'il vous plaît!

PAR M. MARC DESHAIES :

950

Marc Deshaies de WSP. En fait, tout ce qui est circulation, le processus est un peu différent à qu'est-ce qu'on va trouver sur un bruit qu'on va évaluer d'une industrie par exemple.

955

En circulation, il y a des normes du ministère des Transports dans sa Politique sur le bruit routier qui a défini des normes qui sont basées sur des recherches qui ont été faites antérieures par le centre de recherches, par le CNRC en fait, à travers différentes villes au Canada, pour établir la relation de la nuisance en fonction de l'intensité du bruit de la circulation.

960

Et cette norme-là considère un niveau de base qui est cinquante-cinq (55) dBA où ce qu'ils ont constaté qu'à ce niveau-là, sur une moyenne de bruit de cinquante-cinq (55) dBA que le niveau sonore de la circulation est adéquat et par la suite, c'est une grille qui est en fonction de l'émergence qu'on parle justement.

965

Donc selon si le milieu comment il est saturé en bruit, on va permettre plus ou moins d'augmentation de bruit dans le secteur. Alors la grille nous permet de savoir si c'est un impact faible, moyen ou fort s'il y a augmentation, impact nul s'il n'y a pas de variation et impact positif si on a une diminution.

PAR LE COMMISSAIRE :

970

Mais si je comprends bien, votre référence est toujours aux cinquante-cinq décibels (55 dBA) du ministère des Transports?

PAR M. MARC DESHAIES :

975

C'est ça.

PAR LE COMMISSAIRE :

980

Mais est-ce que la lecture est correcte, si j'ai bien lu certaines documentations, c'est indiqué comme étant le niveau qui sont les niveaux d'impacts d'augmentation du bruit dans des zones de construction?

PAR M. MARC DESHAIES :

985 Dans les zones de construction! Est-ce que les études qui ont été faites, on parle du transport, c'est dans la phase de l'exploitation.

PAR LE COMMISSAIRE :

990 Je sais bien, mais les critères de cinquante-cinq décibels (55 dBA), est-ce que c'est pas des critères qui sont utilisés pour des zones de construction, donc la perturbation créée par une zone de construction? Ou si c'est, par exemple, en référence, ou si ça prend en compte le milieu dans lequel on va insérer la nouvelle activité?

995 **PAR M. MARC DESHAIES :**

En fait, dans la Politique sur le bruit routier du MTQ, c'est en phase d'exploitation que le cinquante-cinq (55 dBA).

1000 Maintenant, pour des travaux de construction, de façon générale, il y a une ligne directrice du MDDELCC que pendant la construction, ils permettent une moyenne de bruit en période de jour, une moyenne sur douze (12) heures, et également de cinquante-cinq (55 dBA). Mais ce n'est pas les mêmes critères, pour pas se mêler.

1005 Mais effectivement, dans les deux (2) cas, on arrive à cinquante-cinq (55 dBA) dans les deux (2) situations. Voilà.

1010 Puis l'évaluation, bien, pour l'exploitation, pour la circulation, bien, ça considère toujours que c'est une source de bruit qui est en mouvement. Donc on a une augmentation du bruit jusqu'à une pointe de bruit et ensuite, on va redescendre en fonction de l'éloignement du véhicule.

1015 Alors ça, ce véhicule-là, si on prend un même véhicule qui soit en ville, en campagne ou peu importe, on va subir le même niveau de bruit s'il va à la même vitesse, si on est à la même distance.

Qu'est-ce qui va caractériser plutôt la nuisance, ça va être par la suite, ça va être l'occurrence, c'est-à-dire la fréquence des véhicules qui vont passer. C'est ce qui va faire la différence entre une situation de ville, par exemple, à une situation de campagne.

1020 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc est-ce que ça référerait à la notion d'émergence dont on parlait tantôt?

PAR M. MARC DESHAIES :

1025 Oui, mais il y avait aussi l'effet de la situation d'urgence qui est considérée dans la Politique sur le bruit routier sur son évaluation de moyenne de bruit journalière, mais il y avait la question aussi de présentation. Il faut faire attention, quand on parle de niveau, il faut faire abstraction entre un événement ponctuel versus un événement journalier.

1030 Alors il y a certaines limites de bruit qui sont présentées qui sont plutôt évaluées sur une exposition à long terme versus des niveaux de bruit qui sont pour des événements ponctuels.

PAR LE COMMISSAIRE :

1035 Restez là, je pense que vous allez répondre tout à l'heure, mais c'est peut-être au ministère de l'Environnement peut-être de répondre là-dessus! Il y a deux (2) documents que j'ai pu regarder de monsieur Samson, et dans ces deux (2) documents-là, à chaque fois il revient avec le tableau qu'il appelle le niveau acoustique d'évaluation maximal permis selon les zonages.

1040 Alors est-ce que vous pourriez commenter sur cet aspect-là vis-à-vis le projet?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

1045 Oui monsieur le Commissaire.

En fait, il y a trois (3), on pourrait parler de trois (3) temps au niveau de l'encadrement du bruit. Nous avons, au ministère, la ligne directrice, la Note d'instructions NI 98-01 qu'on discute régulièrement, qui s'applique pour les projets industriels, pour les bruits de sources fixes.

1050 Donc pour le site d'exploitation de la minière, c'est cet encadrement-là qu'on utilise pour voir si le bruit est respecté.

1055 Et en effet, la NI 98-01, elle est établie selon le zonage qu'on rencontre. Donc dans un milieu et il y a un tableau, que je le sorte, je m'étais ouvert plusieurs documents, nous avons un tableau de normes selon le zonage.

1060 Donc dans un milieu résidentiel dense, le zonage, la norme, la limite de bruit qui est acceptable, c'est quarante (40 dBA) la nuit et quarante-cinq (45 dBA) le jour. Dépendant, c'est soit cette limite-là ou le bruit qui existait avant que le projet s'implante.

Et il y a différents types de catégories. Dans le cas du projet Ariane Phosphate, il est dans un territoire zoné pour fins industrielles et agricoles. Et dans ce territoire-là zoné pour fins

1065 industrielles et agricoles, les limites de bruit, ce qu'on appelle le zonage 4, c'est soixante-dix (70 dBA) la nuit mais là, c'est décibels sur une (1) heure, dBA une (1) heure, parce que c'est très important de faire une différence sur la période d'une (1) heure, puis ça peut jouer, on le verra tout à l'heure.

1070 Alors nous, c'est des critères sur une période d'une (1) heure. Alors dans une zone où va être implantée la mine, donc je disais zonage industriel agricole, les critères sont, de nuit, soixante-dix (70 dBA), et de jour, soixante-dix (70) dBA pour une période d'une (1) heure. À l'exception de s'il y a un territoire, une résidence dans cette zone-là. Là, sur la propriété de la résidence, donc ça serait le cas entre autres pour la pourvoirie ou les chalets où il y a des personnes, là, la limite sonore est de cinquante (50 dBA) la nuit et cinquante-cinq (55 dBA) le jour.

1075 Alors dans la note de monsieur Samson entre autres on faisait référence, parce qu'on regarde toujours, lorsqu'on regarde un projet, on regarde les milieux sensibles. Donc sa note faisait référence aux milieux sensibles comme la pourvoirie ou les chalets autour où là, même si on est dans un zonage industriel, il devra se respecter la norme de cinquante-cinq-cinquante (55 dBA-50 dBA).

1080 Ça, ça va pour les bruits de sources fixes.

Maintenant, on a aussi une autre ligne directrice au ministère où vous parliez bruit durant la construction.

1085 Le bruit durant la construction, là, le temps est divisé en trois (3) périodes. Il y a la période de jour, de soir et de nuit. Et ce qui est demandé pour la construction, de soir, de dix-neuf heures (19 h) à vingt-deux heures (22 h), et de vingt-deux heures (22 h) à sept heures (7 h), soir et nuit, on demande le respect de quarante-cinq décibels (45 dBA) sur une (1) heure ou le bruit ambiant qui existait avant, s'il est plus élevé.

1090 Si on est dans une zone où déjà le bruit ambiant était à cinquante (50 dBA) alors ça va être cinquante (50 dBA) qui va être exigé, mais sinon, c'est quarante-cinq (45 dBA).

1095 Et le jour durant la période de construction, on tolère jusqu'à cinquante-cinq décibels (55 dBA) ou le bruit ambiant.

Alors ça, c'est pour maintenant lors de la période de construction.

1100 Et on a un troisième élément, ce que parlait monsieur, c'est le bruit routier. Notre Note d'instructions NI 98-01 ne s'applique pas au bruit routier. Le bruit routier est présentement encadré

par la politique du ministère des Transports qui date de mars 1998, et c'est cette politique-là qui s'applique.

1105 Par contre, le ministère de l'Environnement a développé une pratique administrative pour
appliquer cette politique-là, et notre pratique est à l'effet que pour le niveau initial, lorsque le niveau
initial est de cinquante-cinq décibels (55 dBA) et moins, inférieur à cinquante-cinq décibels (55 dBA)
et moins, on essaie le plus possible d'exiger d'atténuer pour maintenir à ce niveau-là, mais on permet
pas qu'il y ait une hausse de plus que cinquante-cinq (55 dBA). On va exiger que le bruit routier
1110 dans nos projets qu'on fait ne dépasse pas cette norme de cinquante-cinq décibels (55 dBA).

Si le bruit initial est égal ou supérieur à cinquante-cinq décibels (55 dBA), on autorise comme
acceptable seulement un décibel (1 dBA) de plus.

1115 Et s'il est, le bruit initial, à soixante décibels (60 dBA), on n'autorise aucune augmentation.
Donc il faut vraiment que le nouveau projet routier qui va s'installer se confonde on pourrait dire
dans l'environnement, n'émette pas de bruit supplémentaire.

1120 Ça, c'est une pratique administrative qu'on applique aux projets qui sont assujettis à nos
autorisations d'évaluation environnementale et qu'on va transcrire dans les exigences au décret.

Mais pour ce qui est en général du bruit du transport lié au réseau routier, au transport, c'est
le ministère des Transports, de par sa politique, qui encadre.

1125 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc si je comprends bien, dans les zones disons intermédiaires le long de la route où le
bruit est mesuré jusqu'à trente-huit décibels (38 dBA), donc relativement tranquille, même assez
tranquille, donc les impacts ne tiennent pas compte de ces secteurs-là, autrement dit, les secteurs de
1130 zones de villégiature par exemple? Le fait aussi que dépendamment s'il y a des lacs à côté, parce
que je pense qu'un lac, des fois, la propagation des ondes est pas non plus la même, par
amplification jusqu'à un certain point, mais en tout cas!

Mais est-ce que ça s'applique autant aussi à tous les secteurs à ce moment-là?

1135 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

Ça s'applique à tous les secteurs, et c'est sûr que pour savoir le bruit réel, il faut avoir une
station d'échantillonnage. On peut le simuler par modélisation, mais c'est vraiment en mettant un
1140 micro puis en échantillonnant qu'on va savoir.

1145 Et c'est vrai, je vous ai pas fait la différence, c'est quand on parle de bruit routier, les normes cinquante-cinq décibels (55 dBA), c'est cinquante-cinq décibels (55 dBA) sur une période de vingt-quatre (24) heures. Ça fait une différence entre cinquante-cinq décibels (55 dBA) sur une période d'une (1) heure.

PAR LE COMMISSAIRE :

1150 Alors expliquez s'il vous plaît!

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

1155 Peut-être que monsieur serait peut-être plus en mesure. Mais ce que j'en comprends, cinquante-cinq décibels (55 dBA) sur vingt-quatre (24) heures, c'est la moyenne de tous les sons qu'il y aura eus durant vingt-quatre (24) heures. Il faut que ça arrive à cinquante-cinq décibels (55 dBA), dit vite rapidement. Et cinquante-cinq décibels (55 dBA) une (1) heure, c'est tous les sons pendant une (1) heure qu'en moyenne doivent être à cinquante-cinq décibels (55 dBA), plus ou moins, parce qu'il y a un calcul assez mathématique.

1160 Alors ça veut dire – sur vingt-quatre (24) heures, il peut y avoir plus d'écarts, il peut y avoir des périodes où il y a beaucoup de bruit puis d'autres moins, pour respecter quand même le cinquante-cinq (55 dBA) sur vingt-quatre (24) heures.

PAR LE COMMISSAIRE :

1165 Donc il n'y a pas de considération de faite du bruit ambiant avant la construction d'une route ou l'utilisation du territoire?

1170 Je prends par exemple, si on regarde les mesures de bruit qui ont été faites dans le rapport ici que j'ai, c'est un de ceux-là, on voit qu'il y a des variations naturellement durant la journée et qu'en général, on s'y attend durant la nuit, il y a des baisses, mais on fait une moyenne et on s'aperçoit que quand même, la moyenne nocturne, parce qu'en général – bien en fait, moi, j'ai pas douze (12) heures de sommeil – donc admettons que je fais de minuit jusqu'à sept heures (7 h) le matin, d'après les règles dans les villes pour faire des travaux, quand on se fait réveiller le matin par le voisin qui pioche, mais disons que si on regarde ça, les écarts sont assez importants entre la moyenne et le minimum qu'on peut avoir durant la nuit.

1180 Donc à ce moment-là, l'élément perturbateur, si on revient à la question de santé, c'est beaucoup aussi durant la nuit. Mais ça, il n'y a pas de prise en compte au niveau d'impacts dans ces critères-là de cinquante-cinq décibels (55 dBA), dès qu'on fait une route?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

Écoutez, je veux être sûre de bien comprendre. Je voudrais répondre un élément.

1185

Nous avons demandé, quand vous dites on n'en prend pas conscience, nous avons demandé dans les questions qui ont été faites quand même d'avoir une évaluation du bruit avant l'arrivée des routes, du bruit actuel de ces routes-là. Donc nous avons la préoccupation de connaître. Et on va continuer à avoir la préoccupation de connaître quand le tracé sera arrêté, de connaître le bruit de départ ou le bruit actuel de ces tracés-là. C'est ce que je voulais spécifier.

1190

Maintenant, à votre élément, oui c'est vrai que dans une nuit, il peut y avoir des variations de bruit, des pics, mais les normes sont ainsi faites et ainsi dictées, et celle-là pour le bruit, c'est du ministère des Transports, elle est dictée sur une période de vingt-quatre (24) heures. Alors oui, ça a pour effet d'enlever les pics et d'enlever les bas.

1195

PAR LE COMMISSAIRE :

Parce que donc, si je reviens un peu au tableau sommatif que vous avez ici sur la route, c'est le tableau 3 ou 4, 4, c'est ça, où il est indiqué, donc vous avez classé, vous avez indiqué que si c'était inférieur à cinquante-cinq (55 dBA), donc c'était acceptable comme bruit, faible c'est entre cinquante-cinq (55 dBA) et soixante (60 dBA), etc. Donc ça, c'est basé vraiment sur la référence à cinquante-cinq décibels (55 dBA), n'est-ce pas?

1200

PAR M. MARC DESHAIES :

Oui, puis plus précisément, c'est basé avec les normes du ministère des Transports du Québec.

1205

PAR LE COMMISSAIRE :

Aussi dans le même rapport, vous indiquez que vous avez fait des comparaisons entre des passages de camions sur revêtement constitué de sable ou d'asphalte, mais j'ai pas vu, je crois, les résultats de ça ici. J'aimerais ça, si vous pouviez nous produire les données donc de mesures de son et la méthode utilisée, mais ça, vous la décrivez rapidement, et aussi si vous pouvez nous produire une variation du bruit par rapport à son point de génération, donc un camion, et puis en fonction de la distance, et peut-être selon différents types d'environnement.

1210

1215

Et j'aimerais ça, si c'était possible, d'avoir une idée de l'effet d'une surface, d'un plan d'eau.

1220

Donc je sais pas si vous voyez ce que je veux dire, donc une variation des dB en fonction de la distance par rapport à la route. Ça va nous aider peut-être à comprendre les zones que vous avez établies le long de la route en fonction de l'intensité du bruit.

1225 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Et j'ajouterais aussi pour les zones encaissées par du relief.

1230 **PAR M. MARC DESHAIES :**

Je suis pas sûr de bien comprendre.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1235 On a des secteurs de villégiature où il y a beaucoup de montagnes et puis il y a du relief, alors souvent on voit que dans des zones encaissées, le bruit va frapper et revenir.

1240 Alors si dans certains endroits, la route passe dans une zone encaissée où il y a un noyau de villégiature, est-ce que le bruit peut être amplifié, même si un kilomètre (1 km) en amont, il n'y a pas de problème!

PAR M. MARC DESHAIES :

1245 D'accord. Ça, c'est déjà considéré, en passant, dans les modélisations.

PAR LE COMMISSAIRE :

1250 Oui, je pense que le modèle 3D, on voit que vos courbes se déforment fort probablement aussi en fonction du relief.

1255 Mais est-ce que vous pourriez nous montrer la différence, enfin, la question que je pourrais vous poser : est-ce que ces courbes-là, ces courbes de bruit là sont établies en fonction des courbes diurnes, parce que je pense que la nuit, les sons se propagent différemment, à la tombée du jour, avec l'humidité qu'il y a dans l'air, et enfin, ceux qui sont sur le bord des lacs s'en aperçoivent à l'occasion, donc est-ce que ces calculs-là sont des calculs appliqués pour le jour ou pour la nuit ou les deux (2)?

PAR M. MARC DESHAIES :

1260 En fait, c'est un peu les deux (2), parce que qu'est-ce qui est évalué, c'est une moyenne sur vingt-quatre (24) heures, sauf que dans le cas ici du projet, dans le cadre d'une journée, on a une fréquence qui est relativement constante des passages de camions.

1265 Donc la moyenne sur vingt-quatre (24) heures peut être prise comme étant la moyenne de jour comme la moyenne de nuit.

PAR LE COMMISSAIRE :

1270 Bien c'est sûr que si vous faites une moyenne sur vingt-quatre (24) heures, ça comprend les deux (2). Mais j'aimerais bien voir la différence de modélisation entre le jour et la nuit. Ici, est-ce que la perturbation est plus importante la nuit!

1275 Autrement dit, est-ce qu'on accepte de dépasser le critère durant la nuit alors que durant le jour, on est correct? C'est ce qu'on aimerait peut-être savoir.

PAR M. MARC DESHAIES :

1280 Qu'est-ce que je veux vous mentionner, c'est que le résultat sera le même, étant donné que la fréquence, le résultat qu'on a au rapport sera le même en période de jour qu'en période de nuit.

PAR LE COMMISSAIRE :

1285 Oui, si vous prenez des moyennes de vingt-quatre (24) heures, je comprends. Mais est-ce que vous pourriez tout simplement peut-être nous fournir une courbe de variations du bruit en fonction de la distance le jour et la nuit, s'il y a des différences?

Si vous dites qu'il n'y a pas de différences, bien, on va en prendre note!

PAR M. MARC DESHAIES :

1290 Il n'y a pas de différences. Il n'y a pas de différences, parce qu'on va avoir le même nombre de camions. Si on prend une moyenne sur une (1) heure en période de jour...

PAR LE COMMISSAIRE :

1295 Non, je ne parle pas de l'origine du bruit, je parle juste de son atténuation en fonction du temps dans la journée.

Autrement dit, est-ce que les caractéristiques de l'atmosphère, pour vous, sont les mêmes le jour et la nuit?

1300

PAR M. MARC DESHAIES :

Bien en fait, les conditions météorologiques vont faire certains changements sur la propagation du bruit. Plus que la distance va être grande, plus qu'il va y avoir une variation. Mais à courte distance, les niveaux de bruit ne varieront pas en fonction de la météo. Ça va être seulement pour les endroits où ce qu'on va se retrouver avec des niveaux de bruit beaucoup plus bas, où ce que là, on peut avoir des variations selon la météo.

1305

Mais la météo n'est pas nécessairement, dépendant de la période de jour et de la période de nuit. Vous comprendrez que l'humidité, oui, le taux d'humidité relative est plus haut habituellement la nuit, mais c'est dû à un refroidissement, la quantité d'eau réelle dans l'air est pas nécessairement plus élevée la nuit.

1310

Et les conditions météo ne sont pas nécessairement, ne dépendent pas nécessairement, à part de l'ensoleillement bien sûr, mais de la période de jour et de la nuit.

1315

PAR LE COMMISSAIRE :

OK. Peut-être une dernière question qui est peut-être pratique! Comment est-ce qu'on peut faire le contrôle du bruit?

1320

J'ai vu que vous placiez à l'occasion au sud de la 172, vous avez prévu mettre un mur ou une structure antibruit, c'est peut-être pas un mur tout à fait mais un merlon ou l'équivalent, est-ce qu'il y a d'autres méthodes que vous pouvez imaginer aussi pour faire ces protections-là?

1325

Et puis après, je poserai la question au ministère de l'Environnement.

PAR M. MARC DESHAIES :

Bien en fait, ce qui est important, c'est de faire un suivi suite à la mise en exploitation, surtout aux endroits où ce qu'on a simulé que les niveaux de bruit s'approchaient du cinquante-cinq (55 dBA).

1330

Et s'il y a une problématique, bien, il y a des choses qui peuvent être faites par la suite, soit par des murs antibruit, contrôler la vitesse, voir au niveau du chemin l'état du chemin. Il va y avoir des choses qui peuvent être faites pour réduire le bruit à ce moment-là.

1335

PAR LE COMMISSAIRE :

1340 Et au ministère de l'Environnement, si vous avez des éléments à ajouter concernant soit des mesures de protection contre le bruit ou certaines normes?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

1345 Non, pas vraiment. C'est parce que c'est vraiment, les mesures qu'on peut faire, c'est vraiment ce qu'a énuméré monsieur, c'est-à-dire soit des murs antibruit, soit il y a la surface de roulement qu'on peut améliorer pour éviter. On parlait beaucoup du frein Jacob, il y a des possibilités de dire de ne pas l'utiliser. Alors c'est des éléments comme ça, mais c'est vraiment à voir.

1350 Et c'est sûr que ça, on va probablement, comme on demande, et on va exiger un suivi des plaintes, donc s'il y a plaintes de bruit, il devra y avoir observation et voir quelles sont les mesures correctrices qu'on pourra mettre en place.

1355 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK. Donc ça, vous n'avez pas de mesures de contrôle, de suivi, de prévues, vous procédez comment?

1360 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

1365 Écoutez, on a demandé, on est en train de développer un protocole de suivi sonore pour avoir des stations de mesures à certains endroits, pour pouvoir savoir de façon relative quel est le bruit. Mais sur toute la distance, on va sélectionner quelques endroits, certains points où il y aura des stations d'échantillonnage en continu pour les premiers temps où on pourra évaluer à ces endroits-là quel est le bruit réel et pouvoir après ça, exiger des mesures d'atténuation pour l'abaisser si ça dépasse.

1370 Mais aussi, c'est pour ça que j'allais plus loin, en plus du suivi régulier, c'est sûr aussi que quand on demande au promoteur de mettre en place un système de plaintes, c'est aussi si à certains endroits il y a localisation précise où il y aurait une problématique spéciale, on pourrait faire aussi enquête pour voir spécifiquement à mettre des mesures de protection.

1375 Mais notre protocole, on exige un protocole de suivi qu'on déterminera certains points le long du parcours routier où il y aura une prise en continu du bruit pour évaluer le niveau sonore.

PAR LE COMMISSAIRE :

1380 OK. Ma dernière question, est-ce qu'on a quelqu'un du MTQ ici, bon, ce serait quoi les
normes au ministère des Transports pour le bruit routier? Est-ce que vous avez des informations?

PAR Mme SONIA BOUCHER :

1385 Je suis désolée, je ne les connais pas.

PAR LE COMMISSAIRE :

Pourriez-vous nous les fournir si c'est possible?

1390 **PAR Mme SONIA BOUCHER :**

Oui, OK.

PAR LE COMMISSAIRE :

1395 Ici, j'ai la norme sur le bruit, mais enfin, les politiques, ça ne donne pas les chiffres.

PAR Mme SONIA BOUCHER :

1400 Vous allez pouvoir leur envoyer? OK, le ministère de l'Environnement va pouvoir fournir la
grille.

PAR LE COMMISSAIRE :

1405 OK, merci.

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

1410 C'est-à-dire que le ministère des Transports a publié sur son site sa politique de 98 qui est
disponible sur son site Internet que j'ai et en cours de séance, je pourrai envoyer par courriel à vos
analystes. Mais elle est disponible, la politique de gestion du bruit, des impacts sonores, de mars
98, est disponible sur le site Internet du ministère des Transports.

PAR LE COMMISSAIRE :

1415 OK, merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Et à la MRC, avez-vous une réglementation sur le bruit?

1420

PAR M. STEEVE LEMIRE :

Non.

1425

PAR LA PRÉSIDENTE :

Aucune réglementation?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

1430

Non.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1435

Merci. Avant de débiter avec les questions des participants, j'aimerais vous rappeler que si vous avez l'intention de présenter un mémoire lors de la deuxième partie des audiences, veuillez en faire part à madame Renée Poliquin qui est à l'arrière de la salle.

1440

Et aussi, avant de débiter, je voudrais vous rappeler quelques règles de procédure en audience publique! Je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions, deux (2) questions par intervention sont permises et ce, sans sous-questions.

1445

Par ailleurs, vous pouvez certainement vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et les réponses me sont directement adressées.

Et enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux comme nous l'avons eu hier soir.

1450

1455

YVES GAUTHIER

PAR LA PRÉSIDENTE :

1460

J'invite la première personne sur ma liste, monsieur Simon Gagné. Si monsieur Gagné n'est pas là, je vais passer à monsieur Yves Gauthier.

Bonsoir monsieur Gauthier.

1465

PAR M. YVES GAUTHIER :

1470

Bonjour madame la Présidente, bonjour monsieur le Commissaire. Comme la plupart des gens, je participe à ces audiences en toute bonne foi. Le BAPE est une institution créée par le gouvernement qui est composée de gens compétents pour réaliser les mandats qui lui sont confiés. Toutefois je m'interroge sur la valeur de l'exercice auquel on participe suite à la façon dont deux (2) des dossiers récemment traités par le BAPE ont été comme écartés par le gouvernement. Je réfère au projet de mine Arnaud et à la ligne de transport d'énergie Ashuapmushuan.

1475

Enfin, je vais quand même participer à la séance pour les bénéfices du projet.

Dans le projet qui vous a été présenté hier soir, messieurs les commissaires et que la Commission doit analyser, le promoteur nous a fait part du tracé que le transport du minerai allait suivre la route des monts Valin, ensuite on va traverser la route 172.

1480

Puis on voit que le chemin aboutit sur la rive du Saguenay, mais que là, il n'y a aucune installation, il n'y a rien. Alors je me demande de quelle façon, qu'est-ce qu'on va faire avec ce minerai-là? Parce que le projet que vous devez analyser est celui qui a été présenté, puis là, le minerai arrive sur le bord du Saguenay, mais il n'y a pas d'infrastructure, il n'y a rien.

1485

Est-ce qu'on va par magie faire disparaître le minerai? Alors je m'interroge. Il y a comme une espèce d'incohérence à ce moment-ci, parce que le minerai arrive à quelque part où il n'y a rien de prévu. Il n'y a pas d'installation, il n'y a rien, puis ce n'est pas soumis à l'analyse de la présente Commission.

1490

PAR LA PRÉSIDENTE :

Oui. On fait affaire avec deux (2) juridictions différentes, mais on va demander au promoteur de quelle façon il entrevoit cette coordination.

1495

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Oui, comme vous l'avez mentionné, madame la Présidente, il s'agit de deux (2) juridictions différentes, deux (2) projets qui vont se faire, qu'on projette qui se fassent de façon concurrente.

1500

C'est-à-dire que le projet d'Arianne Phosphate, on a identifié un site où on a demandé à un fournisseur de services de faire toutes les démarches pour obtenir les autorisations à travers d'un processus que, comme vous avez dit, qui est différent, qui va inclure aussi des consultations publiques.

1505

Donc les deux (2) projets, pour que tout ça se réalise, il faut que les deux (2) projets soient autorisés.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1510

Qu'est-ce que vous entrevoyez comme séquence?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1515

Je vais dire que de la façon qu'on a planifié notre projet et la façon que ça s'oriente du côté de Port Saguenay, les deux (2) projets, si tout va bien et on a les autorisations selon les délais, devraient aboutir à peu près en même temps.

Donc si le port est prêt avant, tant mieux, mais il s'agit de quelques mois de décalage.

1520

Donc selon les échéanciers, les deux (2) projets devraient, ce qu'on espère, que les deux (2) projets, ce qu'on prévoit surtout, se terminent en même temps.

La même question pourrait se poser par exemple pour la ligne électrique qui n'est pas soumise, n'est pas incluse dans l'étude d'impact, ça fait partie d'un processus qu'on a validé avec les instances du ministère, c'est une demande de certificat d'autorisation pour amener l'électricité de Chute-des-Passes au projet du lac à Paul. La même question pourrait se poser.

1525

Nous sommes en démarche pour demander un certificat d'autorisation pour cette ligne électrique.

1530

PAR LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez une autre question?

1535

PAR M. YVES GAUTHIER :

1540 Oui, toujours dans le même ordre d'idées. Vous savez, le promoteur l'a mentionné à plusieurs reprises, c'est que le terminal maritime est un incontournable à la poursuite puis à la réalisation du projet de mine, mais les deux (2) projets font l'objet d'une démarche, d'une procédure distincte, comme on vient de le souligner.

1545 Ce qui fait que théoriquement, le processus d'approbation pour le terminal maritime pourrait arriver à une décision qu'il n'autorise pas le projet pour différentes raisons.

1550 Alors j'aimerais savoir, face à ça, on sait que le promoteur a planifié son projet depuis plusieurs années, qu'il a analysé différents scénarios, alors j'aimerais savoir, dans l'éventualité où le projet de terminal maritime serait refusé, quel est le plan du promoteur pour poursuivre la réalisation, la concrétisation du projet de mine?

PAR LA PRÉSIDENTE :

Alors est-ce que vous avez un plan B?

1555 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Donc c'est une éventualité que je vais demander à monsieur David de répondre.

1560 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

1565 C'est un risque que l'entreprise est très consciente qu'elle a. Donc, madame la Présidente, nous savons que cette éventualité-là pourrait arriver, comme l'éventualité de pas avoir les autorisations environnementales après avoir, pour les installations de la mine, après avoir dépensé cinquante-huit millions de dollars (58 M\$). Donc ce sont des éventualités. C'est une gestion du risque.

1570 Nous, on prend le risque de soumettre un projet minier et on espère que Port Saguenay pourra passer au travers de l'ensemble des autorisations de son côté également pour, comme mon collègue l'a mentionné, arriver.

Et il n'y a pas de plan B, madame la Présidente, si je peux répondre plus directement à la question.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1575

Donc vous laisseriez tomber le projet?

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

1580

Oui madame la Présidente.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1585

Merci.

PAR LE COMMISSAIRE :

1590

C'est une question complémentaire à la première en réalité, concernant la ligne électrique, et la question s'adresse au ministère de l'Environnement.

1595

Le promoteur soutient que la ligne électrique projetée peut alimenter l'usine et un projet connexe qui ferait l'objet d'une autorisation distincte. Est-ce que le projet connexe qu'est la ligne électrique devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale distincte ou, dans le cas où le promoteur en serait propriétaire, est-ce que les aspects touchant la ligne électrique devraient être traités dans l'étude d'impact, puisqu'elle ferait alors partie intégrante du projet minier du lac à Paul?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

1600

Oui monsieur le Président, la ligne électrique n'est pas assujettie en tant que telle à la Procédure, car elle ne correspond pas au seuil d'assujettissement.

Par contre, comme projet connexe à l'intérieur de l'étude d'impact d'Arianne Phosphate, les éléments ont été regardés grosso modo.

1605

Cette ligne électrique là va devoir faire l'objet d'une autorisation environnementale en vertu de l'article 22. Dans plusieurs autres projets où j'ai été témoin, où il y avait une ligne électrique qui se construisait par ailleurs et qui était non pas assujettie à l'évaluation environnementale mais en 22, dans tous ces cas-là, le ministère a attendu l'autorisation du projet pour donner l'autorisation de la ligne électrique.

1610

Parce qu'on a comme principe, on n'autorisera pas une ligne électrique si on ne sait pas si le projet va se réaliser.

1615 Donc même si présentement, cette ligne électrique là, au niveau de l'autorisation, on l'a
considérée dans l'étude d'impact comme projet connexe, on sait à peu près où elle passe puis les
milieux qui seraient potentiellement affectés, son autorisation, même si elle se fait
indépendamment, ne se fera pas tant qu'il n'y aura pas une décision de prise sur le projet en soi.

PAR LE COMMISSAIRE :

1620 Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1625 Merci monsieur Gauthier.

DENIS BELLEY

1630 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle maintenant monsieur Denis Belley.

1635 **PAR M. DENIS BELLEY :**

Bonjour madame la Présidente.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1640 Bonjour monsieur Belley.

PAR M. DENIS BELLEY :

1645 Je voyais sur la capsule de la construction de la nouvelle route envers Sainte-Rose que vous
allez construire un mur de son pour protéger les chalets qui sont de cinq (500 m) à six cents
mètres (600 m) de cette route, à cause des décibels qui sont supérieurs à quarante (40 dB). En
plus, vous voulez cacher vos camions qui vont circuler sans cesse jour et nuit.

1650 Alors ma question : Qu'allez-vous faire sur la Zec Martin-Valin pour protéger les onze (11)
villégiateurs de la zec qui sont à cent mètres (100 m) et moins, et dans mon cas, à cent pieds
(100 pi) et moins? Je pense que c'est un gros problème.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1655

Monsieur Arseneault.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1660

Si j'ai bien compris, ici on parle évidemment du bruit, donc suite aux explications qu'on a eues tout à l'heure, madame Côté a, je pense, très bien expliqué les normes applicables.

1665

Nous, comme promoteur d'un projet industriel, on a besoin de savoir dès le départ c'est quoi les normes qui sont applicables. Il faut qu'on fonctionne avec des normes, comme madame Côté nous l'a très bien expliqué.

1670

Ensuite, monsieur Deshaies nous a mentionné la simulation des bruits qui s'est faite tout au long de la ligne de transport, en cent cinq (105) points, en choisissant les lieux où il y avait des chalets proche ou une agglomération de chalets, donc des sites sensibles.

1675

Donc la norme de cinquante-cinq décibels (55 dB) sur ces cent cinq (105) points-là est dépassée à deux (2) endroits. Le premier, c'est la barrière de la Zec Martin-Valin. On comprend qu'elle est à cheval sur la route, donc j'ai l'impression que ces gens-là ne feront pas de demande outre mesure, c'est pratiquement inévitable.

1680

L'autre site qui dépassait la norme de cinquante-cinq (55 dB), c'était cinquante-six décibels (56 dB), c'était la roulotte des employés de la zec. Donc s'il y a besoin de déménager cette roulotte-là, c'est quelque chose qu'on pourra faire à nos frais. C'est pas des choses qui sont excessives.

1685

Les autres points, il y a, je compte rapidement, mais autour, une quinzaine de points qui sont entre cinquante (50 dB) et cinquante-cinq (55 dB). Donc ce sont des sites qui méritent une attention particulière.

1690

Madame Côté l'a expliqué tout à l'heure que cette modélisation-là aura à être validée sur place par des mesures. S'il y a des sites qui sont en haut de cinquante-cinq (55 dB), on prendra les mesures d'atténuation propices pour le lieu en question.

S'il n'y a pas de dépassement de cinquante-cinq décibels (55 dB), donc il y aura des mesures qui pourront être faites dans d'autres périodes, donc on conclura que les normes sont respectées.

1695 Ceci étant dit, il y a eu aussi à quelques reprises, on a mentionné l'importance d'avoir un système de plaintes et on a pris l'engagement que ce système sera mis en place.

Par exemple s'il y a des villégiateurs qui ont des plaintes à faire sur le bruit, il y a des mesures qui seront faites pour valider ces plaintes-là.

1700 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Quel genre de mesures?

1705 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Les mesures d'atténuation ne seront pas – la liste n'est pas longue, vous voyez ce qui se fait le long des autoroutes, c'est des murs antibruit. Est-ce que dans des cas particuliers, la simple végétation pourrait faire le travail, peut-être, parce que si c'est dénudé, peut-être que ça serait suffisant.

1710 C'est des murs antibruit la plupart du temps. Ou peut-être que localement, il y aura des mesures très particulières, mais c'est vraiment du cas par cas.

PAR M. DENIS BELLEY :

1715 Dans mon cas, c'est parce que moi, je suis au kilomètre 21 sur les monts Valin, il y a une côte et je suis en plein milieu d'une côte qui monte des deux (2) côtés. Les camions, quand ils descendent, c'est la folie, puis quand ils montent, puis le changement de vitesse éternel, ou l'autre côté, c'est le Jacob. Je suis complètement dans une coulée, puis c'est là que les camions prennent le plus de vitesse, parce qu'ils meurent en haut de la côte quand ils n'en prennent pas.

1720 Sauf que moi, j'avais déjà rencontré Ariane Phosphate, il m'avait fait venir chez eux en conséquence de mon terrain. Au début, ils avaient parlé de trois cents mètres (300 m) et moins qu'on était dû peut-être pour une relocalisation du terrain.

1725 Après ça, ils ont dit cent mètres (100 m) et moins. Là, ils nous tassaient tout le temps, là.

1730 Après ça, bien là, ils ont dit cent pieds (100 pi) et moins. Mais après ça, quand ils sont allés vérifier durant l'été avec la MRC du Fjord, là, ils ont dit qu'il y avait une loi, que pour que je sois accessible à ce plan, il aurait fallu que la route passe sur mon terrain. Il n'y a aucun bail de la zec qu'une route principale passe sur un terrain. Ils ont dit qu'il y avait une loi.

Je sais pas où ils ont pris ça. Mais moi, c'est pour ça que je voudrais savoir c'est quoi le principe. Ils te communiquent, ils te font venir au bureau même pour dire des affaires, puis ça change à toutes les trois (3) semaines. Ils nous disaient jamais la même chose.

1735

PAR LE COMMISSAIRE :

J'ai peut-être une question ici au MERN. C'est concernant les critères de relocalisation des baux.

1740

Est-ce que dans ce cas-ci, ce serait applicable pour monsieur Belley?

PAR M. CARL TREMBLAY :

1745

En 2005, le ministère a établi des critères qui permettent d'encadrer l'aspect relocalisation de certains droits de villégiature. Puis à l'intérieur de ce document-là, il y a certains éléments qui sont mentionnés pour permettre aux analystes d'analyser les situations.

1750

Entre autres, il y a certains éléments, en termes de perte de jouissance, qui peuvent être considérés. Dans ces cas-là, on parle de sinistre ou de pollution visuelle ou encore de sécurité publique. C'est trois (3) éléments sur lesquels on peut s'appuyer pour analyser une demande de relocalisation.

1755

Dans le cas de monsieur, si on l'associe à un cas de sécurité publique, on précise qu'en présence d'un chemin forestier de classe 1 ou de classe 2, à ce moment-là, un emplacement qui est adjacent à cette infrastructure-là peut bénéficier d'une relocalisation.

1760

Mais c'est certain que quand on parle d'adjacent, c'est les limites du terrain qui peuvent être adjacentes à l'emprise du chemin. Si l'emplacement est situé plus loin, bien à ce moment-là, il peut pas être assujéti à cet élément-là.

PAR LE COMMISSAIRE :

1765

Est-ce que par exemple, une idée de l'intensité sonore vécue à l'intérieur de la maison serait un critère suffisant pour le ministère?

PAR M. CARL TREMBLAY :

1770

Dans le document dont je fais mention, il n'y a pas l'aspect qualité sonore qui est pris en compte. Il n'y a pas de décibel en tant que tel qui est mentionné dans le document.

PAR LE COMMISSAIRE :

1775 Mais par contre, si le côté santé, je pense aux gens du côté de la Santé, où tantôt nous parlait monsieur Simard sur les seuils de bruit qui peuvent être dommageables pour la santé, est-ce que ça, ça serait considéré sous cet angle-là?

PAR M. CARL TREMBLAY :

1780 Je peux pas me prononcer actuellement. Il faudrait que ce soit avalisé par les autorités à ce moment-ci.

Nous, on travaille avec ces éléments-là.

1785 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Merci.

PAR M. DENIS BELLEY :

1790 Oui, parce que moi, dans mon cas, c'est vraiment, comme il disait, lui, il peut être peut-être à trois cents pieds (300 pi) de la route ou deux cents pieds (200 pi), mais moi, c'est vraiment à partir du chemin principal à aller à mon chalet, c'est même pas cent pieds (100 pi). Ça fait que tu entends tout, tu vois tout, tu sais, je veux dire, c'est ça l'évidence.

1795 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1800 **PAR M. DENIS BELLEY :**

J'aurais une deuxième question.

PAR LA PRÉSIDENTE :

1805 Oui, allez-y.

PAR M. DENIS BELLEY :

1810 Lors de la première rencontre, vous avez parlé du transport routier pour nous dire que vos camions allaient être au gaz pour protéger l'environnement. Mais hier, vous avez dit que vous allez

donner le transport à des sous-contractants, parce que les chauffeurs connaissent mieux les routes forestières.

1815 Dans ce cas, votre théorie du début ne tient plus car tous les transporteurs routiers sont tous au diesel, question d'économie.

1820 Qu'allez-vous faire pour contrer cette pollution car ça sent très très fort, les émanations du diesel, au passage de ces camions, surtout si tu es situé à moins de cent pieds (100 pi) de la route?

PAR LA PRÉSIDENTE :

1825 Monsieur Arseneault.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1830 Donc c'est très simple, madame la Présidente, pour avoir le droit de transporter, de signer un contrat de transport avec Ariane Phosphate, les transporteurs devront utiliser les camions qui vont répondre à notre devis. Donc si les camions, si un transporteur veut transporter notre concentré, il devra se munir de camions avec du carburant GNL.

1835 Donc ça va être une condition contractuelle. Ce ne sera pas la seule, il va y en avoir d'autres, la grosseur du moteur, etc., il y a d'autres conditions, mais ça va être dans les contrats.

Donc les gens devront se doter de ce genre d'équipement là.

1840 J'aimerais aussi peut-être vous rappeler, parce que monsieur émet des craintes et des inquiétudes vis-à-vis le bruit, de notre engagement de ne pas faire de transport les fins de semaine. Alors on constate, et on le voit à la barrière, selon les chiffres, que la grande majorité des villégiateurs vont dans leur résidence secondaire les fins de semaine. C'est pas tout le monde, on le comprend, mais c'est important de le mentionner que cet effort-là est fait par l'entreprise pour libérer tous les gens de contraintes sonores la fin de semaine.

1845 Et cet engagement-là a des coûts pour nous, c'est-à-dire qu'il y a des risques, c'est-à-dire qu'il faut donc transporter non pas sur sept (7) jours mais sur cinq (5) jours. Donc ça prend plus de camions, plus de camionneurs. Donc il y a des coûts associés à ça, et c'est les compromis qu'on fait qui ont découlé des rencontres publiques.

1850 J'aimerais aussi mentionner que tous les gens qui se situent dans un espace, dans une distance de cinq cents mètres (500 m) ont été convoqués à des rencontres publiques pour leur

expliquer le projet. Et tous les gens, je pense pas qu'on en a manqué beaucoup, qui se situaient dans une distance vis-à-vis l'emprise du chemin, de cent mètres (100 m), ont été rencontrés individuellement.

1855

Et tout le processus de relocalisation n'est pas géré par nous, c'est pas nous qui décidons si quelqu'un est admissible à la relocalisation, monsieur l'a mentionné tantôt, c'est la MRC qui est mandataire du MERN pour appliquer les critères de localisation. Ils vont nous aviser si la personne rencontre ces critères-là, et tout le monde peut faire une demande de relocalisation.

1860

L'autre critère qui est le bruit, on en a déjà parlé, il y aura des mesures, et s'il y a des dépassements de normes, on prendra les mesures d'atténuation.

PAR LE COMMISSAIRE :

1865

Un peu alentour de ça, j'ai quelques petites questions!

Premièrement, vous avez parlé que vous aviez des données sur le trafic à la barrière, est-ce que c'est vous ou la zec? Ce serait intéressant pour nous d'avoir ces données-là de variation de trafic en fonction des jours de la semaine pour voir.

1870

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Non, on n'a pas la variation précise de la fin de semaine. C'est qualitatif. On a des données générales qui nous ont été données par la zec.

1875

PAR LA PRÉSIDENTE :

La zec n'est pas ici, la MRC peut-être pourrait nous dire ou si c'est la zec?

1880

PAR M. STEEVE LEMIRE :

C'est la zec qui devrait avoir ces données-là, mais si vous voulez, on peut faire la vérification avec elle rapidement pour savoir s'ils peuvent nous les fournir s'ils les ont.

1885

PAR LE COMMISSAIRE :

Oui, ça serait intéressant d'avoir ces données-là, je crois, vu qu'on réfère souvent un peu à cet impact-là.

1890

Mais justement, concernant l'horaire de 4-7 ou 5-7, la question qu'on peut se poser, c'est, bon, actuellement, on prévoit un rythme de camions, quand on dit dix (10) ou douze (12) minutes, c'est dans les deux (2) sens, j'imagine?

1895 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui.

1900 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Si monsieur est à sa maison, lui, va avoir un dans un sens et dans l'autre sens, dans douze (12) minutes, en vingt-quatre (24) minutes, il va en avoir deux (2), autrement dit, mais dans un sens opposé?

1905 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

C'est ça.

1910 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que vous avez évalué l'impact des incidents qui peuvent survenir le long de la route sur la variation du trafic?

1915 Admettons par exemple qu'il y a un glissement de terrain – moi, c'est mon domaine que j'aime bien – mais bon, un glissement de terrain ou un "washout" qu'on appelle ou un accident d'auto ou quelque chose qui perturbe pendant une heure, une journée ou une semaine, je sais que vous avez des réserves dans les silos, mais le trafic lui-même, comment est-ce que vous allez gérer ces variations-là en termes de densité de trafic?

1920 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Oui monsieur le Commissaire, ce qu'on a fait, c'est qu'on s'est donné une marge d'erreur. On se dote de soixante et un (61) camions alors qu'en moyenne, sur les vingt-six (26) années, le besoin, avec quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de disponibilité, est de cinquante-six (56).

1925 Donc vous comprenez qu'on a une marge d'erreur pour rattraper les temps qui seraient perdus lors d'un glissement d'un terrain ou d'un bris de calvette, etc. Donc c'est le moyen qu'on a pris.

1930 On s'est donné quatre-vingt-dix pour cent (90 %) aussi de disponibilité, c'est conservateur, on pense que ça va être supérieur à ça, puis on se donne soixante et un (61) camions lorsque, en moyenne, sur les vingt-six (26) ans, on va en avoir besoin de cinquante-six (56) pour transporter le trois millions de tonnes (3 M t) avec quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de disponibilité.

1935 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc ça veut dire que jamais les gens devraient s'attendre à ce qu'ils soit demandé que vous utilisiez les fins de semaine pour en transporter parce que vous avez accumulé trop de retard?

1940 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

C'est pas prévu. C'est même prévu qu'on arrête minimum trois (3) semaines lors de la période de dégel, donc on va transporter deux cent trente (230) jours par année.

1945 Donc ça représente soixante et quelques pour cent des journées de l'année où on va avoir du transport, donc près de quarante pour cent (40 %), trente-six (36 %) ou trente-quatre pour cent (34 %) des jours où il n'y aura pas de transport.

1950 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK. Une dernière question.

1955 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Monsieur David peut-être voudrait compléter l'information.

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

1960 Monsieur le Commissaire, si on a une journée causée par un "washout", pratico-pratique, ça va nous prendre environ un petit peu moins que deux (2) semaines pour rattraper, donc sans avoir de transport pour les fins de semaine.

Donc étant donné notre "buffer" que nous avons.

1965 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK. Une question peut-être un peu simple, enfin, vous avez donc prévu plusieurs camions, finalement vous allez donner des sous-contrats pour le transport, quand on regarde le PR3 puis on

1970 voit les photos synthétiques des camions avec les deux (2) wagons puis plusieurs essieux, puis un tracteur en avant, donc vous n'avez pas acheté ces équipements-là? Vous allez louer? Quelle partie est-ce que vous avez considérée que vous allez être propriétaire versus la location?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1975 C'est une bonne question. Nous serons propriétaires de la remorque et le transporteur sera propriétaire du camion.

On aurait peut-être un visuel à montrer.

1980 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Je l'ai vu. Je les ai vus, c'est correct. La réponse, ça répond bien à ma question. Merci.

1985 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci et merci monsieur Belley.

PAR LE COMMISSAIRE :

1990 Excusez-moi! Si le visuel est différent de ce que vous avez au PR3, vous pourrez le déposer, il n'y a pas de problème.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

1995 On va le déposer au cas où il serait différent.

2000 _____
DENIS MÉRETTE

PAR LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant monsieur Denis Mérette.

2005 **PAR M. DENIS MÉRETTE :**

Bonjour madame la Présidente.

2010

PAR LA PRÉSIDENTE :

Bonjour monsieur Mérette.

2015

PAR M. DENIS MÉRETTE :

Bonjour monsieur le Commissaire. Alors je suis Denis Mérette, président du R.L.T.P. Saguenay–Lac-Saint-Jean, c'est-à-dire que le R.L.T.P., c'est le Regroupement des locataires des terres publiques. On est une association à but non lucratif qui défend les droits de tous les villégiateurs du Québec.

2020

Ma question est, parce que le R.L.T.P. défend les droits dont les droits on a la tranquillité, le bruit, la santé, l'environnement et aussi l'économique, parce que ça nous interpelle beaucoup, parce qu'on est les seuls villégiateurs, c'est nous, à part les minières et les forestières, qui paient pour aller en forêt, pour les chemins puis tout ça, c'est les seuls.

2025

Donc ma question est : Qu'est-ce qui sera fait aux endroits où le bruit et les autres obligations légales ne seront pas respectés?

2030

Exemple, ils vont faire de l'épandage d'abat-poussière, mais, comment je dirais bien ça, c'est quoi l'étendue et la fréquence qu'ils vont poser cet abat-là?

2035

Et est-ce que ça va être respecté pendant les vingt-six (26) années? Parce qu'on a vécu des choses que souvent, les premières années c'est tout beau, tout neuf, mais au bout de certaines années, bien, on fait des plaintes, parce que c'est excessivement dangereux, la poussière. Parce que moi, je voyage beaucoup là-dedans, et suivre un camion de bois pendant plusieurs kilomètres quand il y a de la poussière, c'est vraiment très très dangereux.

2040

Comme par exemple, il y a quelques années, quand il y avait du transport de bois, parce qu'il y en a de moins en moins, ils mettaient des abats, mais à certaines périodes. Donc quand il y avait de la poussière, là, on pouvait pas dépasser le camion, et quand on arrivait que là, on le voyait, quand les abats étaient finis, bien là, on arrivait, puis oups, il recommençait dans la poussière, ça fait qu'on pouvait pas le dépasser.

2045

Ça fait que si on n'avait pas de CB, mais c'est pour ça que je veux savoir comme moyen de communication, si on n'a pas de CB, parce que moi, je communiquais avec le chauffeur de camion, puis lui me disait, bien OK, là, tu peux passer.

Mais s'il y a des bouts qu'il n'y a pas d'abat, bien, on veut savoir quelle solution qu'il va y avoir.

2050 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Alors monsieur Arseneault, c'est un peu le contrôle que vous allez avoir sur vos contracteurs finalement?

2055 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Le contrôle de la poussière est une préoccupation que monsieur mentionne et qu'on partage. Vous connaissez les chiffres de camions, nos camions sur le chemin, bien, les camions de nos contracteurs, eux autres aussi doivent circuler en toute sécurité.

2060

On a dans la région la chance d'avoir un chemin qu'on appelle le chemin jumeau qui est le chemin des Passes. Il y a une expérience sur ce chemin-là qui est très intéressante et je vais inviter monsieur Denis Lavoie, ingénieur et directeur général de l'entreprise Denis Lavoie et fils qui ont la responsabilité de l'entretien de la route du chemin des Passes, qu'il vienne nous parler comment fonctionne l'utilisation d'abat-poussière sur le chemin des Passes, et est-ce que c'est efficace!

2065

Je me suis trompé, c'est monsieur Alain Lavoie.

2070 **PAR M. ALAIN LAVOIE :**

Bonjour madame la Présidente. Oui, je me présente, Alain Lavoie, moi, je suis ingénieur civil, je travaille pour un entrepreneur Denis Lavoie et fils. Alors nous, on fait de l'entretien routier sur le chemin des Passes qu'on a entendu parler abondamment depuis hier. Ça fait quarante (40) ans, sans interruption. On est à notre quarante et unième année.

2075

On a construit aussi des dizaines de kilomètres de chemins forestiers, et puis on a aussi construit des chemins pour la SEBJ, pour Hydro-Québec, un peu partout au Québec, et puis on vient de terminer un projet avec le ministère des Transports qui amène au projet de mine chez Stornoway en partenariat avec les Cris.

2080

Alors de la route, j'en ai fait, puis on en a entretenu.

2085

Si on veut parler de l'abat-poussière, monsieur Mérette, notre expérience sur le chemin des Passes, qu'est-ce qu'on vit depuis quelques années, je dirais depuis qu'Hydro-Québec est présente sur le chemin des Passes depuis 2004, il y a l'épandage d'abat-poussière qui se fait systématiquement sur toute la longueur de la route. Je pense au moins jusqu'au kilomètre 80.

2090 Alors si on veut transporter de façon sécuritaire, moi, je pense que ce qui est envisagé par Arianne, c'est de procéder à la mise en place puis à l'épandage d'abat-poussière.

2095 Qu'est-ce qu'on vit là-bas, il y a deux (2) épandages, il y en a un qui se passe fin mai-début juin, et puis il y en a un autre qui se passe à la fin août. Et c'est très efficace, pour ceux qui ont circulé sur la route.

Monsieur Mérette est là, puis la plupart des gens qui sont ici circulent en forêt, bien, c'est très très efficace.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2100 Je pense que la question de monsieur, c'était si advenant le cas qu'il y ait un problème ou qu'il y ait un épandage qui n'était pas efficace, quelle mesure prenez-vous?

2105 Est-ce que vous retournez, est-ce qu'il y a un protocole? Est-ce que vous communiquez, comme disait monsieur, par radio pour faire rebrousser chemin puis retourner? J'aimerais savoir, pour répondre à la question de monsieur Mérette, qu'est-ce que vous faites dans ces cas-là?

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2110 Vous voulez dire quand il y a de la poussière, c'est ce que vous voulez dire, ou si ça fonctionne pas?

2115 Actuellement, sur le chemin des Passes, il y a un surveillant, il y a un comité de sécurité auquel participent les villégiateurs, de mémoire. Je pense que les gens de la zec sont là, ils participent.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2120 Oui, la Zec des Passes, oui.

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2125 Moi personnellement, j'ai jamais vécu une situation comme ça où il y avait de la poussière et puis que les gens étaient obligés de ne pas circuler. Moi, j'ai jamais vu ça, de mémoire.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

Bien moi, je suis sur les Monts!

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2130

Oui, bien, je dirais, monsieur David a fait référence au chemin des Passes, je dirais, parce que c'est un cas similaire où la route se compare, en termes de distance, en termes de conception, en termes de transport, de volume, puis en termes de camions, en termes aussi de cohabitation entre les villégiateurs, les autres utilisateurs et l'industrie.

2135

Alors ce qu'on vit, nous, c'est différent de sur les Monts où là, il y a un épandage systématique sur la longueur qui est faite, et puis c'est très efficace.

Moi, j'ai jamais vécu de situation telle que monsieur a discuté tout à l'heure.

2140

PAR LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Arseneault, est-ce que vous allez avoir un numéro de téléphone où un citoyen, par exemple, où un utilisateur qui se rend compte qu'il y a un problème où il pourrait appeler?

2145

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Oui madame la Présidente, c'est le même système de plaintes qu'on va mettre en place pour les différents types de plaintes.

2150

Les meilleurs gardiens de l'efficacité de ça, ça va être nos propres camionneurs qui sont là en continu. Donc ils n'ont certainement pas intérêt à avoir à circuler dans une situation dangereuse.

2155

Et je comprends très bien les interrogations de monsieur Mérette, parce qu'on a pris des photos pour illustrer la situation actuelle sur le chemin des monts Valin versus le chemin des Passes et si vous permettez, on pourrait vous montrer à quoi ça peut ressembler.

Donc je vais inviter mon collègue Martin Cloutier à venir montrer ces photos que lui ou son collègue a prises, autant sur les monts Valin qu'au chemin des Passes.

2160

PAR M. DENIS MÉRETTE :

Madame la Présidente, je peux tu savoir, vous allez faire deux (2) épandages?

2165

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

C'est ce qui est prévu.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2170

OK. Les deux cent trente-cinq kilomètres (235 km).

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2175

C'est le scénario de base, deux (2) épandages. Si pour une raison ou pour une autre, il faut modifier, on va s'ajuster.

Le but, c'est pas de faire deux (2) épandages, le but, c'est de contrôler la poussière, on se comprend bien!

2180

PAR LE COMMISSAIRE :

C'est quel produit qui est utilisé pour les épandages dans ce cas-ci?

2185

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Je pense que monsieur Cloutier, dans sa présentation, a la ligne de produit qui peut être utilisé.

2190

Sur le chemin des Passes, monsieur Lavoie peut peut-être nous préciser quel produit est utilisé.

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2195

La question est en plusieurs volets. Au Québec, les abat-poussières qui sont utilisés, il y a du chlorure de calcium, il y a du chlorure de magnésium qui ont été utilisés, puis des lignosulfonates.

2200

Sur le chemin des Passes, ce qui est utilisé, c'est du chlorure de calcium, en raison de trois mille cinq cents litres (3500 l) au kilomètre, qui représente un taux de pose d'à peu près point huit (0,8 l), point neuf litre (0,9 l) à peu près au kilomètre.

On peut choisir une largeur de traitement. Sur le chemin des Passes par exemple, de mémoire, c'est quatre mètres (4 m).

2205

PAR LE COMMISSAIRE :

Et est-ce que c'est vous aussi qui faites le déglçage en hiver?

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2210

Oui.

PAR LE COMMISSAIRE :

2215

Et c'est en quelle quantité vous en mettez, combien de tonnes aux kilomètres?

PAR M. ALAIN LAVOIE :

2220

Il n'y a aucun déglçage, il n'y a aucun fondant qui est appliqué l'hiver. On met juste des abrasifs.

PAR LE COMMISSAIRE :

2225

OK, merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors on va écouter monsieur Cloutier.

2230

PAR M. MARTIN CLOUTIER :

Bonjour madame la Présidente. Alors la présentation, en fait, c'est quelques photos pour vous démontrer un peu la situation actuelle sur les monts Valin au niveau de la poussière, et puis dans un contrôle optimal de la poussière avec abat-poussière, à quoi ça peut ressembler.

2235

La première photo ici a été prise cet été. C'est deux (2) véhicules, vous verrez qu'il est très difficile de voir deux (2) véhicules. Alors les deux (2) photos se suivent.

2240

Ici, vous avez un premier véhicule qui est le véhicule rouge, on va le voir dans la prochaine photo au milieu, puis derrière, il y a un véhicule blanc qu'on voit que sa visibilité est très mauvaise.

2245

Si on change la photo maintenant! Qui est quelques secondes plus tard. Là, vous voyez le premier véhicule qui est ici, qui génère beaucoup de poussière, qui est un pick-up, et puis le deuxième véhicule est complètement perdu dans la poussière.

Donc les interrogations au niveau de la poussière sont très pertinentes.

2250 Ici, vous avez l'état actuel. Ça, cet été, il y avait du transport de bois au début de la Zec Martin-Valin, et puis cette photo-là a été prise derrière un camion forestier. On ne le voit pas tout simplement! J'ai beaucoup de poussière qui est générée par le camion.

2255 Ça, c'est un petit peu plus loin sur la route, le même camion. Je vous l'ai encerclé en rouge sur la photo, sur le projecteur on ne le voit pas très bien, puis même sur un écran très clair, on a de la difficulté à voir le camion.

Alors maintenant aussi, sur le chemin des Passes, il y a une section qui n'a pas d'abat-poussière. Alors ça, c'est vu de face, un camion qui soulève la poussière sur un secteur qui n'a pas d'abat-poussière.

2260 Maintenant avec un contrôle de la poussière qui est optimal, cette photo-là a été prise sur le chemin des Passes entre le kilomètre 15 et le kilomètre 16. C'est une ligne droite, donc la vitesse moyenne des camions est entre soixante (60 km/h) et soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h). Alors on voit de face, il y a peu de poussière perceptible.

2265 Maintenant, la prochaine photo qui va être derrière le camion, après son passage, alors qu'il y a une légère poussière.

2270 Comme je vous dis, ça, c'est vraiment dans un contrôle optimal de poussière. C'est certain qu'après deux (2) semaines de chaleur intense sans pluie, c'est sûr qu'il va sûrement y avoir un petit peu plus de poussière que ça, mais qu'est-ce que l'abat-poussière fait, c'est de garder l'humidité plus longtemps dans le sol. Donc ça permet vraiment un meilleur contrôle des poussières.

2275 Et puis pour rassurer les gens aussi, dans un camion, souvent, parce que comme on disait hier, les camions, dans une côte, en montant, la vitesse est très réduite, on peut descendre la vitesse d'un camion à près de six kilomètres-heure (6 km/h), parce qu'il n'a pas assez de puissance pour accélérer au-delà, et puis on voit qu'avec un contrôle de la poussière adéquat, la visibilité derrière le camion est très bonne.

2280 Et puis avec les zones de dépassement que nous prévoyons aménager dans ces grandes côtes, il sera possible pour les conducteurs de dépasser en toute sécurité ces camions à des endroits prévus.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2285
Merci.

PAR LE COMMISSAIRE :

2290 Peut-être au ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez des normes concernant les poussières sur les routes ou des formes de contrôle, des opinions là-dessus?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

2295 On n'a pas de normes en tant que telles pour les poussières.

 Par contre, au niveau des abat-poussières, le ministère, avec le BNQ a développé une norme pour vraiment s'assurer des types d'abat-poussière qui ne causeraient pas de problème à l'environnement.

2300

PAR LE COMMISSAIRE :

 Vous pourriez nous déposer cette norme-là s'il vous plaît?

2305

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

 Elle est disponible sur le site BNQ.

PAR LE COMMISSAIRE :

2310

 Refilez-nous l'adresse.

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

2315

 Oui.

PAR LE COMMISSAIRE :

2320 Et au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et de la Faune, est-ce qu'il y a des considérations là-dessus concernant la poussière?

PAR Mme SOPHIE HARDY :

2325 Bien, c'est sûr que la génération de poussière peut entraîner des dépôts dans les cours d'eau, dépendamment de l'importance, et il pourrait peut-être y avoir un impact dans les milieux sensibles, mais là, on n'a pas fait d'évaluation dans ce sens-là.

PAR LE COMMISSAIRE :

2330 OK, merci.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2335 Est-ce que je peux ajouter une information, madame?

PAR LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2340 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Donc la norme évidemment des abat-poussières va être conforme à la norme BNQ 2410-300, c'est le numéro de la norme BNQ.

2345 Et avec un contrôle d'abat-poussière, monsieur Mérette et les autres villégiateurs, vous voyiez tout à l'heure, juste la poussière qui peut être soulevée au moment où on se parle, avec juste une camionnette, donc tous les utilisateurs du chemin des monts Valin vont bénéficier d'un chemin avec moins de poussière qu'actuellement. Parce qu'actuellement, il n'y a rien.

2350 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Ça répond à votre question?

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2355 Juste une petite parenthèse.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2360 Vous avez droit à une deuxième question.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2365 Oui, mais non, juste pour continuer avec ça!

Le calcium, il n'avait pas été aboli, lui, pour l'environnement? Il me semble, non? Je me trompe peut-être.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2370 Est-ce que vous avez une deuxième question?

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2375 Oui. OK, on peut pas me répondre là-dessus, OK, c'est beau.

Mais aussi, juste à poursuivre avec ça, l'hiver, il y a aussi de la poussière l'hiver, quand on suit un camion, puis qu'il neige ou qu'il y a de la poudrierie ou quelque chose, bien, le camion lui, il fait aussi une brume qu'on appelle.

2380 Est-ce que ça, étant donné qu'ils ne mettent pas d'abrasifs, c'est tu contrôlé? On peut tu contrôler ça?

PAR LA PRÉSIDENTE :

2385 Est-ce que vous avez des données là-dessus?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2390 Non, on peut pas contrôler ça. L'hiver, il va falloir vivre avec les conditions météo. Il peut y avoir des tempêtes de neige, il peut y avoir une faible neige, ça, on peut rien faire.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2395 OK.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Mais il n'y a pas de poussière.

2400 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

S'il n'y a pas de neige, s'il ne tombe pas de neige, il n'y a pas de poussière, c'est minimal.

2405 On pourrait peut-être demander à monsieur Lavoie, si vous voulez avoir un témoignage d'un expert.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Oui, pour répondre à la question de monsieur Mérette.

2410

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Alors j'invite monsieur Alain Lavoie s'il vous plaît.

2415

PAR M. ALAIN LAVOIE :

Monsieur Mérette, non, la poussière, on ne la contrôle pas, l'hiver, malheureusement. C'est pas un contaminant. C'est de la neige et puis malheureusement, quand il neige, bien, c'est comme sur la route régionale, puis c'est comme sur toutes les autres routes du Québec, il faut adapter sa conduite à la condition de la route, à ce qu'on voit. C'est comme ça qu'on se comporte.

2420

PAR M. DENIS MÉRETTE :

Parfait, merci.

2425

Ma deuxième question, je veux savoir comment allez-vous organiser les voies de dépassement et combien approximativement vous allez en faire pour des camions?

Et deuxièmement, est-ce que vous allez faire des aires – parce que l'hiver, comme on peut le constater, parce que nous autres, sur les monts Valin, anciennement quand il y avait le transport de bois, c'est que les gros camions, eux autres, parce que nos entrées sont pas ouvertes l'hiver, donc on se stationne dans la rue, dans le chemin, et les gros camions, eux autres, aimaient mieux nous faire des stationnements, des aires de stationnement pour qu'on puisse dégager la route – est-ce que vous allez faire aussi en hiver les aires de dépassement l'été, été comme hiver d'ailleurs, pour qu'on puisse dépasser les camions?

2430

2435

PAR LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dufour, vous nous avez dit tantôt que vous alliez déposer les normes pour les routes hors normes. Par cœur, est-ce que vous savez s'il y a des voies de dépassement qui sont prévues dans vos normes?

2440

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

La norme ne fait pas état d'endroits de dépassement et de quantité par kilomètre de voies de dépassement.

2445

Par contre, c'est pratique régulière dans l'ensemble des routes de classe 1, dans les endroits où il y a ralentissement des véhicules, c'est des pratiques régulières qui sont prévues de par les constructeurs de routes.

2450

PAR LA PRÉSIDENTE :

Alors monsieur Arseneault, vous allez respecter ces normes?

2455

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Évidemment, madame la Présidente, il est prévu d'avoir des zones de dépassement dans les endroits appropriés.

2460

Il est trop tôt pour dire aujourd'hui le nombre. Il y aura aussi des zones pour les vérifications des camions aussi.

Mais encore une fois, pour l'instant, c'est trop tôt pour dire le nombre exact.

2465

D'ailleurs, cet engagement-là a déjà été pris à maintes reprises.

PAR LE COMMISSAIRE :

Donc ça n'a pas été identifié encore où vont être les zones de dépassement?

2470

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Non.

2475

PAR LE COMMISSAIRE :

OK, merci.

PAR M. ANDRÉ DUFOUR :

2480

Madame la Présidente, si je peux ajouter! Sur le chemin des Passes, il y a des voies de dépassement qui sont environ aux trente (30 km) ou quarante kilomètres (40 km) de prévues. C'est la norme sur des chemins de cette envergure-là.

2485 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie. Ça répond à votre question?

2490 **PAR M. DENIS MÉRETTE :**

2495 Il n'a pas parlé l'hiver, parce que l'hiver, c'est très important. Si je regarde au Jalobert, au Jalobert il y a des périodes qu'il y a un kilomètre (1 km) de long qu'il y a des voitures avec des remorques qui vont faire de la motoneige. À l'Auberge 31 aussi, il y a beaucoup de monde qui vont dans le bois l'hiver. On est un paradis, l'hiver, ça fait que c'est très très important qu'ils fassent des aires de stationnement.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2500 Je vous suggère de faire la recommandation dans votre mémoire, et puis ce sera le moment d'émettre votre opinion à ce niveau-là.

PAR M. DENIS MÉRETTE :

2505 Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2510 Sur ce, nous allons prendre une pause de dix (10) minutes et nous serons de retour à quatre heures moins vingt (4 h -20).

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2515

**REPRISE DE LA SÉANCE
GÉRALD MARTEL**

2520

PAR LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant monsieur Gérald Martel.

2525

Bonjour monsieur Martel.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2530

Bonjour madame la Présidente, monsieur le Commissaire. On était trois (3) hier du R.L.T.P. et puis finalement, notre collègue Jean Lapointe, lui, doit travailler, donc nous, on est rentier, on est ici cet après-midi, je vais poser les deux (2) questions pour lui.

2535

Alors on a entendu parler beaucoup de bruit encore tout à l'heure, on a examiné l'annexe B5 qui a été déposé par les consultants du promoteur sur le bruit, et on s'interroge beaucoup, parce qu'il y a des études de modélisation, mais il y a eu une activité en 2013, les 30 et 31 octobre, de mesures réelles de bruit, une seule fois. Ça a duré vingt-quatre (24) heures.

2540

Et le tableau de la page 15 montre que l'heure qui a été montrée, qui est indiquée dans le document, de onze heures (11 h) à midi, il n'y a aucun camion qui a passé. Je sais pas dans les autres heures comment ça s'est passé, il n'y a aucun camion qui a passé.

2545

Donc si je comprends bien l'expertise qui a été déposée sur le bruit fait des projections à partir d'une simulation qui a duré vingt-quatre (24) heures où il n'y a pas de camion qui a passé.

Je comprends pas comment on a pu en arriver à interpréter de cette façon-là, mais je peux me tromper carrément. Est-ce que j'ai raison dans ce que j'affirme?

PAR LA PRÉSIDENTE :

2550

C'est à quel endroit?

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2555

Les mentions que je viens de dire?

PAR LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2560 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

C'est dans l'annexe B5.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2565 Non, je veux dire l'endroit où on a fait le relevé.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2570 Ah, il y avait le kilomètre 1, le kilomètre 40 et le kilomètre 78. Je sais pas si c'est ça votre question, madame la Présidente?

PAR LA PRÉSIDENTE :

2575 Oui, c'est exactement ça.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2580 Donc seulement trois (3) points sur les deux cent vingt kilomètres (220 km).

PAR LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Arseneault.

2585 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Je vais inviter l'expert, monsieur Marc Deshaies, à venir expliquer la méthodologie s'il vous plaît.

2590 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît.

PAR M. MARC DESHAIES :

2595

En fait, les mesures de bruit ont été prises pour caractériser, avoir une idée, bien, caractériser le bruit existant, en fait.

2600

Alors on a pris, naturellement on a un projet qui s'étend sur plusieurs kilomètres, ça fait qu'on a pris deux (2) échantillonnages, un au kilomètre 40 et un au kilomètre 78, et on a obtenu des niveaux sonores qui sont quand même relativement bas. Parce que les niveaux sonores ne sont pas tant contrôlés par la circulation mais plutôt par l'environnement rural qu'on retrouve dans le secteur.

2605

Alors pour ce qui est de l'analyse par la suite, bien, comme j'expliquais, au niveau de la circulation, et les normes du MTQ, le niveau sonore adéquat est de cinquante-cinq (55 dBA) qui est établi, donc le climat sonore soit au départ de trente-huit (38 dBA), de quarante (40 dBA) ou de trente-cinq (35 dBA), c'est le même niveau qui est acceptable qui est de cinquante-cinq (55 dBA) qu'il ne faut pas dépasser celui-ci, quand on a un environnement qui est déjà, à la base, assez calme.

2610

Et vous comprenez que dans les milieux plus urbains ou de circulation, lorsqu'on fait des moyennes de bruit, lorsqu'on fait des mesures, on a une plus grande stabilité, parce que la circulation, on a moins de fluctuation.

2615

Lorsqu'on arrive dans des zones qui sont pas menées par la circulation, où ce qu'il va y avoir des moments ou des périodes de l'année où que l'environnement va être différent, soit des périodes qu'il va y avoir plus de chants d'oiseaux ou qu'il pourrait y avoir des bruits plus d'insectes, de grillons, de criquets, donc il va y avoir beaucoup plus de variations selon les activités ou même si en hiver, il peut y avoir un passage de motoneiges ou d'autres activités humaines récréatives, donc beaucoup plus de variations.

2620

Sauf en somme tout, ces niveaux sonores là vont quand même, c'est un environnement qui est calme, on s'attend à des niveaux de bruit qui vont être inférieurs à quarante-cinq (45 dBA), puis c'est ce qu'on a mesuré dans nos échantillons.

2625

Donc ce qui est établi, c'est que c'est un environnement qui est très calme.

2630

On a un autre point qui a été fait au kilomètre 0, et lui, c'est pour vraiment mesurer l'influence de la route 172. Et lui a permis de calibrer le modèle pour le tronçon de la route 172. Voilà.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2635 Là, monsieur Martel nous parle de kilométrages très précis où est-ce que c'est qu'il n'y aurait pas eu de passages, est-ce que vous avez une réponse à ça?

PAR M. MARC DESHAIES :

2640 Ah bien, en fait, nous, pendant les mesures, nous avons évalué le passage pendant une (1) heure que naturellement, il n'y a pas eu beaucoup de véhicules qui ont passé. Il n'y a pas beaucoup de véhicules, au moment qu'on a fait les mesures, il n'y a pas beaucoup de véhicules qui passent sur la route actuellement.

2645 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

 On fait une projection sur le bruit, puis il n'y a pas de camions!

PAR LA PRÉSIDENTE :

2650 Bien en fait, si je comprends bien, vous avez identifié des endroits, vous avez fait les relevés pour la période d'une (1) heure, qu'il passe ou qu'il ne passe pas de camions, c'était ça votre résultat.

2655 Alors vous n'avez pas décidé de faire un autre échantillonnage puisqu'il ne passait pas de camions à la période que vous avez choisie, c'est ce que je comprends?

PAR M. MARC DESHAIES :

2660 Bien, il a passé des véhicules, mais à l'heure qu'on a consignée, il n'a pas passé beaucoup de véhicules, mais on a mesuré pendant vingt-quatre (24) heures.

2665 Comme je vous ai expliqué, c'est un environnement relativement calme, ça fait que les journées qu'il pourrait passer plus de véhicules, on pourrait avoir plus de bruit. Mais en considérant qu'on considère que l'environnement est déjà calme, on est dans la pire situation.

 Si l'environnement aurait été déjà bruyant, là, il aurait fallu être précis puis l'évaluer comme il faut, l'évaluer davantage, pour évaluer l'impact.

2670 À partir du moment qu'on dit, si c'est un environnement calme, on considère que le niveau est bas, ça pourrait arriver qu'à un moment donné, une journée qu'il y a beaucoup d'activités, soit

qu'on est près d'une piste de motoneiges, soit qu'il y a des festivités à travers les villégiatures, peu importe, il peut arriver des exceptions.

2675 Mais on considère que le niveau de bruit est relativement calme, qu'on est dans le secteur, donc on part du pire scénario, là.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2680 Madame la Présidente, écoutez, c'est très important ce dont on parle, puis il n'y a pas eu de camions, puis on fait une étude là-dessus. Soixante-quinze (75) pages, c'est déposé, puis moi, j'accepte pas ça.

2685 Pourquoi qu'il n'y aurait pas une étude cet été simulée selon la réalité de deux (2) camions aux vingt (20) minutes, on va les mesurer tout le long, puis on prendra les décisions qu'il y aura à prendre selon la réalité des choses?

PAR LA PRÉSIDENTE :

2690 Là, vous parlez de quelque chose de différent. Un relevé puis une simulation, c'est pas la même chose.

Mais de toute façon, vous aurez l'occasion dans votre mémoire de faire la suggestion que vous venez juste d'esquisser, alors je vous invite à procéder de cette façon-là.

2695

Monsieur Locat.

PAR LE COMMISSAIRE :

2700 Pour bien comprendre votre question, parce que je suis un petit peu embêté par votre question.

En fait, vous auriez souhaité que, quand ils ont enregistré le bruit régulier du secteur, qu'il y ait des camions qui passent, c'est ça?

2705

PAR M. GÉRALD MARTEL :

Oui.

2710 **PAR LE COMMISSAIRE :**

En fait, si on regarde le diagramme, s'il y avait eu un camion, il y aurait eu un petit pic de plus, parce que ça ne lui prend pas dix (10) minutes à passer, donc sur la moyenne de vingt-quatre (24) heures, ça aurait peut-être pas changé grand-chose, si c'est juste un petit pic!

2715 Ça aurait peut-être augmenté le niveau de bruit moyen chez vous.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2720 C'est ce que je veux vous dire, monsieur Locat, c'est qu'il va passer deux cents (200) camions par jour, OK, puis là, on a une étude de bruit où on pense que, puis il y a des si. Je veux dire, on ne peut pas y aller un peu plus sur la réalité des choses? Prendre un camion de cent cinquante tonnes (150 t), ça existe actuellement, en avoir deux (2), puis de faire vraiment une collecte de données réelles en temps réel et non pas à partir d'une simulation où il y a pas de camions. C'est ça que je dis.

2725 **PAR LE COMMISSAIRE :**

2730 Mais en fait, je comprends bien, ici, les données, c'est qu'ils ont tenté d'établir le bruit de fond, la condition actuelle avant qu'on mette en place un système de transport. Eux ont modélisé ce que ça peut faire.

2735 Ce qui nous manque un peu et qu'on a demandé plus tôt, ce serait qu'on ait une idée de c'est quoi un profil de variations du bruit fait par un camion ou les deux (2) camions ensemble par rapport à la position du camion et une certaine distance par rapport à la route. Ça, on n'a pas l'information.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2740 Exactement, on se rejoint.

PAR LE COMMISSAIRE :

2745 Et ça, on l'a demandé. Est-ce que mon interprétation est correcte dans les analyses que vous avez faites concernant les levés de terrain?

PAR M. MARC DESHAIES :

2750 Oui, effectivement. Puis pour le projeter, bien, ça a été modélisé, puis la modélisation est basée sur une base de données de relevés de tout type de véhicules comprenant les camions.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2755 Si je peux me permettre, madame la Présidente, ce qu'on parle ici, ce que monsieur Martel mentionne, c'est qu'il remet en question le bruit de fond. Or le bruit de fond, le modèle attribue le plus bas.

Donc c'est même à l'avantage...

2760 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Je comprends ça.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2765 Excusez, monsieur Martel, un instant s'il vous plaît.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2770 Je vais demander à monsieur Deshaies de confirmer ma compréhension. Ça change rien dans le niveau modélisé final avec camions?

Je vais demander à monsieur Deshaies de valider ma compréhension s'il vous plaît.

2775 **PAR M. MARC DESHAIES :**

Exactement.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2780 OK, merci beaucoup.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2785 Je suis pas un spécialiste, je fais juste dire qu'il va passer deux cents (200) camions, on parle de bruit, puis on a une étude sur le bruit, puis il n'y a pas de camions d'analysés.

Est-ce qu'on peut analyser en temps réel les camions qui vont circuler sur cette voie-là?
C'est ça ma question.

2790 Moi, je veux pas rentrer dans la théorie, je suis pas un expert là-dedans. Je veux savoir s'il y
a des mesures de prises, si elles ne sont pas prises, vous nous l'avez dit tout à l'heure, monsieur
Locat, on devrait le faire. C'est ce que je dis.

PAR LE COMMISSAIRE :

2795 Par exemple, on n'a peut-être pas pensé de demander, bon, il y a le profil du bruit pour les
camions, ça, c'est le bruit régulier, mais c'est vrai qu'il y a des côtes. C'est vrai que dans les côtes,
on va utiliser les freins et ça, bon, ça fait du bruit aussi. Est-ce que ça a une signature différente
dans ce cas-là, d'un camion routier qui fonctionne normalement!

2800 Ce serait des choses dont on aimerait avoir des informations pour pouvoir apprécier la
différence de bruit en fonction des situations. C'est noté?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2805 Si je peux un peu plus compléter, je vais essayer de rassurer monsieur Martel! Comme on a
dit précédemment, il y a des validations qui vont être faites sur le terrain pour valider le modèle.

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2810 Quand?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2815 Bien, lorsqu'il y aura des camions.

PAR LE COMMISSAIRE :

2820 Mais je reviens encore à la demande! Je comprends un peu la préoccupation, je pense que
ce serait intéressant que pour ceux qui ont à préparer des mémoires qu'ils aient une idée du bruit
général par un camion, qu'on essaie de le séparer de la cartographie générale qui a été faite, le
zonage, c'est-à-dire avec des classes de qualités ou d'impacts, mais qu'on puisse séparer le bruit
général par ces véhicules-là, dans les conditions dont on a discuté plus tôt!

2825 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

Ça va, deuxième question! Il y a cent vingt-cinq (125) personnes qui sont résidentes à l'intérieur de cinq cents mètres (500 m) du chemin qui sera emprunté par le promoteur.

2830 Moi, je voudrais savoir et connaître c'est quoi exactement et concrètement ce qui sera fait par le promoteur pour aller voir ces gens-là, pour voir s'il y a des difficultés et rencontrer avec eux les problèmes qu'ils auront à rencontrer et non pas attendre que le BAPE se prononce, que le camion soit construit, qu'on vive la réalité des choses qu'on connaîtra pas tant qu'on ne l'aura pas vécu dans X nombre d'années, pourquoi qu'on fait pas ça tout de suite plutôt que d'être réactif puis
2835 d'attendre les plaintes?

Y a-t-il moyen de faire quelque chose? C'est une vision sur vingt-cinq (25) ans qu'on fait là, puis je comprends qu'ils sont très sérieux, ils ont très bien étudié, c'est l'économique, c'est très très bien fondé, mais il va y avoir vingt-cinq (25) ans qui va rouler avec toutes sortes d'usagers, puis
2840 qu'est-ce qui va arriver si on a encore plus de forêt, par exemple, dans cinq (5) ans ou dans dix (10) ans, à aller chercher du bois sur les monts alors qu'ils sont en exploitation, qu'est-ce qui va arriver, là?

Comment prévoir d'avance auprès d'au moins ces cent vingt-cinq (125) usagers, je parle pas
2845 des mille trois cent cinquante (1350) baux de villégiature sur la route, comment eux voient la chose actuellement, puis qu'est-ce qui peut être fait tout de suite?

PAR LA PRÉSIDENTE :

2850 Vous avez dit tantôt, monsieur Arseneault, que les cent vingt-cinq (125) avaient été rencontrés?

PAR M. GÉRALD MARTEL :

2855 Non.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2860 C'est exact?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2865 Tous ceux qui sont dans un écart de cinq cents (500 m) ont été invités à deux (2) rencontres publiques pour expliquer le projet. Donc ce que monsieur Martel souhaite, si je comprends bien, ça a été fait.

Les gens qui sont à cent mètres (100 m) et moins ont été rencontrés individuellement. Donc ça, c'est déjà fait.

2870 **PAR M. GÉRALD MARTEL :**

2875 Je peux tu m'exprimer mieux que ça, là? Moi, mon terrain est à l'intérieur de cinq cents mètres (500 m), j'ai été convié dans une assemblée publique où il y avait cent vingt-cinq (125) personnes. J'irai pas débattre de mon problème devant cent vingt-cinq (125) personnes. Je n'ai pas été appelé par la compagnie.

Ceux qu'ils ont appelés, c'est vingt et une (21) personnes qui sont à l'intérieur de cent mètres (100 m). Les autres n'ont pas été contactés.

2880 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Ils ont été contactés pour une rencontre publique pour expliquer le projet.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2885 Lorsque vous allez préparer les plans et devis de réalisation, vous allez aller un peu plus dans le détail, est-ce qu'il va y avoir des mesures qui vont être prises pour chacun de ces résidents-là qui sont entre cent (100 m) et cinq cents (500 m), puisque vous avez dit que ceux qui sont à cent (100 m) et moins, bon, il y en avait pas, alors donc est-ce qu'ils vont être rencontrés d'une façon plus précise, et puis la mesure de mitigation qui va être proposée pour régler leur problème va être discutée avec eux?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

2895 Il va falloir savoir quel est le problème exactement individuellement. Les gens vont être avisés via un certain médium des cédules des travaux. Ils vont être avisés.

Si en constatant que le chemin par, en réaménagement, un détour ou etc., s'approche d'une résidence, bien, ces gens-là vont être rencontrés individuellement.

2900

Mais notre façon de faire, ça a été de rencontrer et d'aviser, même si on n'était pas tenu de le faire du tout, ça a été fait par bonne foi, de rencontrer tous les gens qui étaient à l'intérieur de cinq cents mètres (500 m), leur expliquer le projet.

2905 Encore une fois, les gens qui étaient à l'intérieur d'une zone de cent mètres (100 m) ont été rencontrés individuellement pour leur expliquer le projet.

Parmi ceux-là, il y en a qui pourront adresser à la MRC des demandes de relocalisation, ça, c'est eux qui vont le traiter.

2910 Donc les gens vont être avisés, les gens ont été rencontrés, même ça a été fait de bonne foi, ça a été fait sans aucune obligation de notre part, on a tout rencontré ces gens-là, on leur a expliqué le projet.

2915 S'il y a des gens qui ont des problèmes particuliers, bien, ils peuvent nous appeler et on pourra les rencontrer. Ça s'est fait à maintes reprises. J'ai participé à plusieurs rencontres, des gens qui nous ont contactés avec des problèmes particuliers.

2920 Alors on leur explique les processus, on leur explique le projet, on essaie de les rassurer. Mais une chose qui ne change pas, c'est qu'il y aura, dans notre projet s'il aboutit, sur le chemin des monts Valin, des camions qui vont transporter du concentré d'apatite.

PAR LE COMMISSAIRE :

2925 J'aurais une question ici. Bon, on a des citoyens qui ont des situations qui les préoccupent et qui vont voir le promoteur dans ce cas-ci, quel est le rôle potentiel des municipalités, mais vu qu'ils sont en territoire non organisé, ce serait quoi, le MERN, les MRC qui pourraient soutenir un peu les usagers de leur territoire, un peu comme les citoyens dans une ville?

2930 Est-ce qu'il y a des recours ou des outils qui sont disponibles pour ces gens-là?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

2935 Au niveau de la MRC, bon, mon collègue du ministère a expliqué tantôt les situations dans lesquelles les gens pouvaient être admissibles pour être localisés ailleurs.

2940 Alors il sera toujours possible pour eux, puis nous, on va recevoir les demandes qui seront faites et elles seront analysées en vertu des critères établis dans les règles de fonctionnement pour analyser les demandes.

Mais oui, je pense que c'est un travail, il faudra aussi qu'il y ait un tracé définitif de chemin. Alors notre implication va se faire aussi au cas par cas pour évaluer les situations et ça va se faire au fur et à mesure de l'évolution du tracé de ce chemin-là.

2945 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Parce que tantôt, on parlait tout à l'heure de l'Association des usagers, enfin des villégiateurs sur les terrains non organisés, qui est venu nous parler de certaines problématiques qu'ils voyaient, mais ces gens-là, finalement, leur accompagnement, il n'y a pas d'accompagnement qui peut venir des ministères pour les aider à monter leur dossier ou à mieux comprendre, des fois, les situations, ou s'ils doivent toujours directement faire affaire avec le promoteur?

2955 **PAR M. STEEVE LEMIRE :**

Ils peuvent venir à la MRC, puis les règles et les modes de fonctionnement ainsi que les processus vont leur être présentés, il y a aucun problème. Ils peuvent se présenter en temps voulu pour avoir ces explications-là.

2960 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK, merci.

2965 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Martel.

2970 **SOPHIE GAGNON (Josée Vermette)**

PAR LA PRÉSIDENTE :

2975 J'appelle madame Sophie Gagnon. Madame Gagnon n'étant pas là, je vais à monsieur Félix Tremblay – ah, vous êtes là madame Gagnon, excusez-moi!

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

2980 J'ai sa question ici.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Elle vous a mandatée pour lire sa question, allez-y.

2985 **PAR Mme JOSÉE VERMETTE :**

Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

2990

Pour les besoins d'enregistrement, si vous voulez donner votre nom s'il vous plaît.

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

2995

Mon nom, c'est Josée Vermette. Puis c'est Sophie Gagnon, à la place de Sophie Gagnon.

Bonjour, merci de nous écouter. La question, c'est : on observe une certaine incohérence dans les chiffres exposés dans les documents d'Arianne Phosphate dans les journaux, entre un milliard (1 G\$) et un point sept milliard de dollars (1,7 G\$), il y a toute une différence.

3000

Est-ce un projet de un milliard de dollars (1 G\$) ou un point deux milliard de dollars (1,2 G\$) ou un point sept milliard de dollars (1,7 G\$)? Par exemple, dans le document «Management's Discussion and Analysis year ended December 2014», on cite un coût de deux cent trente-deux millions de dollars (232 M\$) pour le transport.

3005

Quel est le coût total pour le projet et la portion du budget réservé au transport? Ce serait intéressant d'avoir un tableau qui énumérerait tous les effets qui rentrent dans le transport, comme la réfection de la route L-200 sur une longueur de deux cent quarante kilomètres (240 km), la construction de deux (2) viaducs, la construction de trois (3) zones de dépassement à trente (30 km) ou quarante kilomètres (40 km), la construction d'une nouvelle route au sud de la 172, la construction d'un viaduc, les dédommagements des propriétaires, la construction d'un convoyeur, des silos puis du port, l'entretien de la route et de l'épandage, l'entretien par l'épandage, l'entretien du site portuaire.

3010

3015

Ça, si on comprend bien, ça rentre tout dans le deux cent trente-deux millions (232 M\$), c'est ça?

PAR LA PRÉSIDENTE :

3020 On va vérifier avec le promoteur, puisqu'il y a des éléments que vous mentionnez qui sont reliés au coût du projet et il y en a d'autres qui sont rattachés au port, puis il y en a d'autres qui semblent être au niveau de l'exploitation, quand vous parlez de l'entretien.

Alors je vais aller du côté de monsieur Arseneault.

3025

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Je vais faire une petite correction, madame la Présidente. Les routes qui seront réaménagées, c'est la R0200, R0201 et la R0253. Pour le reste des informations, je vais passer la parole à monsieur David.

3030

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

Madame la Présidente, un point deux milliard (1,2 G\$), ce sont toujours nos chiffres pour les coûts, ce qu'on appelle les coûts de capitaux, incluant le deux cent trente-deux millions (232 M\$).

3035

On pourra refaire ressortir de notre étude de faisabilité le tableau transport et ventiler le deux cent trente-deux millions (232 M\$). Il est ventilé dans ce document qui a été déposé.

3040

Le un point sept milliard (1,7 G\$), bien, c'est tout simplement, c'est qu'on ajoute le capital de soutien lors des opérations, lors de vingt-six (26) ans d'opération minière, vous avez du capital de soutien. Donc vous avez à racheter des camions, vous avez à faire des travaux sur vos bâtiments, donc c'est du capital de soutien qui a été ajouté, chose normale.

3045

Donc dans l'ensemble du projet, les capitaux vont totaliser un point sept (1,7 G\$), mais pour démarrer le projet, c'est un projet de construction qui inclut l'ensemble des coûts à l'intérieur du un point deux milliard de dollars (1,2 G\$).

PAR LA PRÉSIDENTE :

3050

Je comprends que vous allez pouvoir ventiler de façon plus détaillée?

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

3055

Oui, c'est déjà dans un cahier, c'est déjà dans un tableau, on pourra ressortir le tableau, madame la Présidente.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3060 D'accord. Ça répond à votre question?

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3065 Oui.

PAR LE COMMISSAIRE :

3070 Juste pour terminer sur cette question-là! Donc vous allez nous préparer un tableau, vous aviez déjà un tableau de 2014 des retombées économiques, c'est bien actualisé aujourd'hui?

Et aussi, il y avait une question en relation aussi avec ça, c'était la question des taxes foncières versées aux municipalités de Saguenay, je sais pas si vous les avez mentionnées dans votre tableau?

3075 OK, excusez-moi madame!

PAR LA PRÉSIDENTE :

3080 Entre-temps, vous avez une deuxième question ou madame Gagnon avait une deuxième question?

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3085 Oui. Lors des séances territoriales pour le sommet économique régional, la minière a demandé une participation publique au projet. Est-ce que vous comptez sur du financement public pour compléter le financement du projet? Si oui, à combien évaluez-vous vos besoins et dans quel domaine?

PAR LA PRÉSIDENTE :

3090 Le financement. Voulez-vous répondre à l'autre avant?

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

3095 Concernant la taxation, j'ai pas les chiffres. Je vais vous les sortir avec le tableau.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

3100 Donc pour la question de financement, je vais inviter notre vice-président à la Direction financière, chef Direction financière, monsieur Dino Fuoco qui est aussi un ancien premier vice-président de la SGF.

PAR M. DINO FUOCO :

3105 Bonjour madame la Présidente, monsieur le Commissaire. J'ai préparé deux (2) tableaux pour expliquer brièvement la rentabilité du projet, pour en fait démontrer que le projet est sur des assises financières assez solides.

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3110 C'est pas ma question.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3115 Voulez-vous préciser votre question pour qu'on aille directement au but?

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3120 Oui. Mon but de ma question, c'était de savoir dans quel domaine vous comptez demander de l'aide financière publique?

PAR M. DINO FUOCO :

3125 L'équité qui va être associée au projet représente à peu près quarante pour cent (40 %) du projet, donc on parle d'à peu près cinq cents millions (500 M\$).

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3130 Vous demandez cinq cents millions (500 M\$)?

PAR M. DINO FUOCO :

3135 Non, pas au niveau du public. Le cinq cents millions (500 M\$), en fait, on a plusieurs rencontres avec soit des partenaires stratégiques, soit des partenaires financiers, des fonds publics, des fonds privés, mais ainsi de suite, on est lié par des ententes de confidentialité dans toutes ces discussions-là.

Pour l'instant, le gouvernement a participé à la hauteur, pour ce qui est des fonds publics, à la hauteur de deux millions de dollars (2 M\$) sur notre dernière ronde de financement qui était à la hauteur de huit millions (8 M\$) qui s'est clôturée à l'automne 2014.

3140

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

Dans le futur!

3145

PAR M. DINO FUOCO :

Dans le futur.

3150

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

Dans le futur, combien d'argent on doit s'attendre à ce que vous vouliez recevoir des fonds publics, des cotisations des Québécois?

3155

PAR M. DINO FUOCO :

Il m'est difficile de répondre à cette question-là précisément. Il faudrait demander aux gens de la Caisse de dépôt qu'on a rencontrés, aux gens du Fonds de solidarité, aux gens d'Investissement Québec, Ressources Québec, les gouvernements eux-mêmes, que ce soit au niveau fédéral ou provincial.

3160

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

Donc vous en demandez?

3165

PAR M. DINO FUOCO :

Bien, c'est pas qu'on en demande, c'est qu'on a des discussions. Oui, on en demande, c'est évident, parce qu'il y a une volonté de participer aussi de la part de ces fonds-là. Maintenant, à quelle hauteur ça va se faire, ça, ça reste à déterminer.

3170

Il faudrait que je rentre plus en profondeur pour répondre plus précisément à la question.

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3175

Monsieur Jean-Sébastien David avait mentionné vingt pour cent (20 %) lors d'une rencontre dernièrement.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Et?

3180

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

Vingt pour cent (20 %).

3185

PAR LA PRÉSIDENTE :

Vous confirmez que c'est bon, le vingt pour cent (20 %) ?

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3190

Est-ce que c'est à peu près ça qu'on doit s'attendre, les Québécois à payer?

PAR M. DINO FUOCO :

3195

On se base sur ce qu'on nous a dit à ce point-ci. Quand le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire de Ressources Québec, a investi le deux millions (2 M\$) sur le huit millions (8 M\$), ça représente vingt-cinq pour cent (25 %) de l'ensemble du financement qui a été fait à ce moment-là, la tranche de huit millions (8 M\$) qui a été faite l'automne dernier.

3200

On nous a communiqué qu'il y avait une volonté, je veux pas mettre des paroles dans la bouche de ces gens-là, on nous a fait part qu'il y avait une volonté de participer et de garder ce vingt-cinq pour cent (25 %) de participation là.

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3205

Vingt-cinq (25 %) ?

PAR M. DINO FUOCO :

3210

Au niveau de l'équité.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3215

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

Donc si je comprends bien...

3220 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous voulez m'adresser à moi la question s'il vous plaît!

3225 **PAR Mme JOSÉE VERMETTE :**

Excusez. Si je comprends bien, c'est que les instances gouvernementales sont intéressées à participer à vingt-cinq pour cent (25 %) dans le projet, est-ce que c'est ça que je comprends?

3230 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Vous n'avez pas de confirmation?

PAR M. DINO FUOCO :

3235 La réponse est non. Il y a des nuances à faire, parce que le projet dans son ensemble est de un point deux milliard (1,2 G\$), en fait le capital de départ est de un point deux milliard (1,2 G\$), le capital de remplacement, comme monsieur David l'a dit tantôt, est de l'ordre d'à peu près cinq cents millions (500 M\$).

3240 Si on a un capital de départ de un point deux milliard (1,2 G\$), il ne sera pas financé qu'avec de l'équité, il va y avoir de la dette. On a à peu près huit cents millions (800 M\$) d'infrastructures, camions, ainsi de suite qui vont être appuyés par des équipementiers, différentes firmes avec qui nous sommes en discussions en ce moment et il restera l'autre volet qui est le quarante pour cent (40 %) d'équité qui, lui, comme je disais tantôt, représente cinq cents millions (500 M\$).

3245 Maintenant, je ne peux pas affirmer aujourd'hui que le gouvernement a exprimé une volonté ferme d'investir jusqu'à concurrence de cent vingt-cinq millions (125 M\$). On nous a fait part du fait qu'il y avait une volonté de garder une participation à la hauteur de vingt-cinq pour cent (25 %), mais il va falloir voir comment le marché des capitaux réagit.

3250 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Une question complémentaire, monsieur Locat.

3255 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Oui. On dit donc que Investissement Québec a été identifié comme étant un organisme qui finance en partie déjà, je crois, le projet Ariane Phosphate.

3260 **PAR M. DINO FUOCO :**

Oui.

3265 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que ce serait possible d'avoir d'Investissement Québec un énoncé nous indiquant comment est-ce qu'il voit l'intérêt d'investir des fonds des Québécois dans un contexte, avec la Mine Arnaud par exemple, puis le contexte du phosphate en général. Ce serait peut-être bien d'avoir un peu leur point de vue sur les motivations qu'ils ont.

3270 **PAR M. DINO FUOCO :**

Oui, on peut leur demander, si c'est public, les critères d'investissement.

3275 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Bien, ils investissent nos fonds après tout, on peut peut-être leur demander!

3280 **PAR M. DINO FUOCO :**

Les critères sur lesquels Investissement Québec ou Ressources Québec se basent pour investir sont publics.

3285 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Parce que la question qui est posée souvent c'est, bon, on a quand même des projets au Québec dans ce domaine-là et on aimerait voir l'éclairage qu'ils peuvent nous donner sur les motivations qu'ils ont de leur côté à financer cette activité-là

3290 **PAR M. DINO FUOCO :**

Bien, il y a deux (2) volets, si je peux répondre très rapidement, il y a deux (2) volets. Le premier, c'est un volet purement économique de rentabilité du projet.

3295 Et dans un deuxième temps, il y a un volet que je pourrais appeler social économique, donc les retombées économiques du projet.

3300 À titre d'exemple, le gouvernement du Québec va avoir des retombées directes, indirectes, en termes de taxes, les droits miniers, taxes sur les salaires, que ce soit les salaires directs ou indirects, il y a des retombées de l'ordre d'à peu près soixante millions (60 M\$) par année qui va revenir dans les coffres de l'État du Québec.

3305 Alors contrairement à un investisseur privé qui, lui, va regarder strictement le rendement du projet, de dire ce projet-là va me rapporter vingt pour cent (20 %), vingt-deux pour cent (22 %), vingt-cinq pour cent (25 %), bon, ainsi de suite, si on fait la comparaison avec l'argent mis en banque, les banques aujourd'hui, les institutions financières, quand vous placez votre argent à la banque, ne vous rapporte que du deux pour cent (2 %) ou du trois pour cent (3 %).

3310 Alors quand un projet est regardé par des fonds privés, bien, ils vont regarder le rendement qu'habituellement, en fonction du risque, un minimum de dix pour cent (10 %), dix-quinze pour cent (10 %-15 %), mais le gouvernement va aussi rentrer dans l'équation les retombées économiques qui sont générées par le projet.

PAR LE COMMISSAIRE :

3315 Concernant le montant des redevances versées annuellement, avec la nouvelle Loi sur les mines qui est pas je pense encore tout à fait adoptée, mais tout le monde s'en sert un peu, on s'attendrait à quoi comme montant de redevances sur une base annuelle de ce projet-ci?

3320 Puis pendant que monsieur David calcule, peut-être que vous pourriez nous répondre pour la salle, qu'est-ce que vous entendez par équité? Parce qu'on peut l'interpréter sous bien des sens.

PAR M. DINO FUOCO :

3325 Bien, c'est l'actionnariat de la société. Quand on disait que, est-ce que ce projet-là suscite de l'intérêt, j'aimerais juste rappeler qu'il y a quand même à ce jour des investisseurs qui croient au projet, qui ont investi tout près de cent millions (100 M\$).

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3330 On n'a rien demandé.

PAR M. DINO FUOCO :

3335 Ce sont ces investisseurs-là à qui je fais référence quand je parle d'équité.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3340 Merci. Vous avez votre réponse, monsieur David?

PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :

3345 Donc ça équivaut à environ trente millions (30 M\$) par année quand on va être en pleine opération.

PAR LE COMMISSAIRE :

Merci.

3350 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci madame Vermette.

PAR Mme JOSÉE VERMETTE :

3355 Oui. Moi, je veux juste m'assurer qu'on va avoir un chiffre de combien les Québécois vont investir dans ce projet-là. Merci.

3360 _____
FÉLIX TREMBLAY

PAR LA PRÉSIDENTE :

3365 Maintenant, monsieur Félix Tremblay.

PAR M. FÉLIX TREMBLAY :

3370 Madame la Présidente, monsieur le Commissaire.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

3375 **PAR M. FÉLIX TREMBLAY :**

Je me présente, Félix Tremblay, je suis président de la Jeune chambre de commerce du Saguenay.

3380 Donc en tant que président de la Jeune chambre de commerce du Saguenay, nous portons une attention plus particulière à la création d'emplois et au maintien des gens dans la région. À cet effet, nous nous inquiétons de la dévitalisation et de l'exode des jeunes de la région, et plus spécifiquement dans le cas qui nous touche, peut-être des municipalités de la MRC telles que Sainte-Rose-du-Nord et Saint-Fulgence.

3385 Je me demande donc qu'est-ce que le projet va amener comme activités et infrastructures pour ces municipalités, peut-être plus spécifiquement justement Sainte-Rose et Saint-Fulgence, et en fait, qu'est-ce que cela va rapporter mettons en termes de création d'emplois directs, pour les taxes pour les municipalités et tout? Ma question est pas mal ça.

3390

PAR LA PRÉSIDENTE :

Spécifiquement pour les municipalités.

3395 **PAR M. FÉLIX TREMBLAY :**

Plus spécifiquement, oui.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3400

Alors monsieur Arseneault.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

3405 Madame la Présidente, en ce qui concerne – oui!

PAR LE COMMISSAIRE :

3410

Je pense qu'on pourrait poser la question à la municipalité.

PAR LA PRÉSIDENTE :

On va demander aux municipalités avant, alors on a un représentant de Saint-Fulgence, alors vous pouvez vous asseoir ici, monsieur.

3415

PAR M. JIMMY HOUDE :

Bonjour madame. Jimmy Houde de la municipalité de Saint-Fulgence, directeur général. Oui, on a eu ces inquiétudes-là de la part de contribuables de nos municipalités qui nous ont demandé de faire le travail.

3420

On a eu une étude qui a été faite par Raymond Chabot Grant Thornton l'automne dernier suite à nos demandes.

3425

On a évalué le terminal maritime, on a fait faire des évaluations par la firme comptable, puis j'ai fait un petit résumé ce matin de cette étude-là. Pour le terminal maritime, on parle d'une évaluation taxable d'environ quarante millions de dollars (40 M\$) avec les équipements, création de vingt (20) à vingt-cinq (25) emplois, une masse salariale annuelle de deux millions (2 M\$).

3430

On a demandé, on nous a demandé d'avoir des emplacements pour des garages pour le transport, l'entretien des routes, l'entretien des camions, ça représente dix (10) à douze (12) garages. Une évaluation d'environ douze millions (12 M\$), cent vingt-cinq (125) à cent quarante (140) emplois, une masse salariale de huit millions de dollars (8 M\$) annuellement.

3435

On a également demandé des emplacements pour de l'hébergement et de l'essence. Un évaluation sommaire de quatre point cinq millions (4,5 M\$), une trentaine d'emplois puis une masse salariale d'environ un million de dollars (1 M\$).

3440

On a estimé également du développement résidentiel. On a fait ça au minimum à une dizaine de constructions annuellement, une évaluation à cent cinquante mille (150 000 \$) la résidence, un point cinq million (1,5 M\$).

3445

C'est des impacts de revenus de taxes et autres estimés pour les deux (2) municipalités à environ six cent mille dollars (600 000 \$) par année, et puis une création de deux cents (200) emplois directs et indirects pour les municipalités.

Est-ce que ça répond?

PAR LA PRÉSIDENTE :

3450

C'est une étude que vous pouvez nous déposer?

PAR M. JIMMY HOUDE :

Oui, aucun problème. L'étude, je l'ai dans mon bureau, je vous déposerai ça.

3455

PAR LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Je voudrais en profiter pour vous poser une question. Dans vos plans de la ville, est-ce que le projet s'insère? Est-ce que vous avez dû faire des modifications pour vous adapter au projet ou le projet, c'est quelque chose qui est dans votre vision?

3460

PAR M. JIMMY HOUDE :

Bien, le projet est dans la vision de la Municipalité. Le conseil municipal s'est proposé de toute façon en faveur du projet.

3465

On a une zone déjà industrielle dans le secteur de la scierie de Saint-Fulgence qui est fermée. La Municipalité est en négociations présentement avec la compagnie pour acquérir ces terrains-là. Puis le conseil municipal a pris de toute façon la décision de développer un parc industriel, qu'il y ait le projet de la minière ou non. On est en train d'acquérir ces propriétés-là pour faire le développement du parc industriel.

3470

Mais c'est bien sûr que la venue d'un projet comme Arianne Phosphate va sûrement nous aider à attirer des entreprises.

3475

Parce que la MRC du Fjord a fait faire une étude par une firme pour le développement du parc industriel, on a la possibilité d'installer de trente (30) à trente-cinq (35) entreprises sur ces terrains-là. Ça fait qu'il y a quand même un bon potentiel.

3480

PAR LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez à l'endroit où est l'usine présentement?

PAR M. JIMMY HOUDE :

3485

Exactement, sur les terrains de l'usine.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Sur les terrains de l'usine. Donc le long de la route?

3490

PAR M. JIMMY HOUDE :

C'est ça, exactement.

3495

PAR LA PRÉSIDENTE :

Ce qui serait votre parc industriel?

3500

PAR M. JIMMY HOUDE :

Oui. On négocie présentement avec Produits forestiers Résolu pour faire l'acquisition de ces propriétés-là.

3505

PAR LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est dans votre plan de zonage?

3510

PAR M. JIMMY HOUDE :

Oui. Puis c'est déjà zoné industriel. Nous, on n'a aucune modification à faire au zonage pour concrétiser tout ça.

3515

PAR LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez nous déposer votre plan de zonage?

3520

PAR M. JIMMY HOUDE :

Oui, il n'y a pas de problème, on pourra vous déposer ça en même temps que l'étude qui a été faite par Raymond Chabot.

3525

PAR LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci.

3530

PAR LE COMMISSAIRE :

Si j'ai bien compris, dans le plan des mesures d'urgence, concernant les camions avec le GNL, vous pourrez commenter s'il y a lieu, mais si j'ai bien compris, le plan de mesures d'urgence dans l'étude d'impact, c'est considéré que pour les camions, c'est la responsabilité du promoteur,

mais que vous allez installer un centre de ravitaillement dans votre parc industriel et est-ce que c'est vous qui allez être responsables du plan de mesures d'urgence?

3535 **PAR M. JIMMY HOUDE :**

Oui, c'est avec le système sécurité incendie, oui, sur le territoire de la municipalité.

3540 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc c'est séparé comme tel. OK, merci.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3545 Est-ce que ça concorde avec les chiffres que vous avez en termes de création d'emplois?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Oui, c'est très bien expliqué, c'est complet.

3550

PAR LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors Sainte-Rose-du-Nord, on va vous poser la même question.

3555 **PAR M. JEAN GAGNON :**

Il a répondu pour Sainte-Rose-du-Nord.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3560

Est-ce que vous, dans votre plan de zonage, le projet concorde?

PAR M. JEAN GAGNON :

3565

Oui, le plan de zonage correspond, comme il a expliqué.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez déposer votre plan de zonage?

3570

PAR M. JEAN GAGNON :

Oui, sans problème, ça va être fait.

3575 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

3580 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'il y a eu besoin de faire des modifications au plan de zonage, je pense entre autres où le port va être situé, ça n'aurait pas été pensé naturellement que ça serait une zone industrielle?

3585 **PAR M. JEAN GAGNON :**

Bien ça, c'est zoné différemment, mais avec la MRC, il va y avoir une partie qui va être faite pour industrielle.

3590 **PAR LE COMMISSAIRE :**

OK, donc vous allez adapter éventuellement votre plan de zonage.

PAR M. JEAN GAGNON :

3595 Oui.

PAR LE COMMISSAIRE :

OK, merci.

3600

PAR LA PRÉSIDENTE :

Alors ça répond à votre première question. Avez-vous une autre question?

3605 **PAR M. FÉLIX TREMBLAY :**

Non, en fait, ça faisait le tour quand même.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3610

Très bien, merci monsieur Tremblay.

PAR M. STEEVE LEMIRE :

3615

Excusez-moi madame la Présidente! J'aimerais intervenir si vous permettez en complément d'information sur ces sujets-là, est-ce que vous me le permettez?

PAR LA PRÉSIDENTE :

3620

Oui, ce serait très approprié.

PAR M. STEEVE LEMIRE :

3625

D'abord pour la municipalité de Saint-Fulgence, le volet de parc industriel, effectivement il est déjà existant, et la MRC, on collabore avec la municipalité particulièrement pour développer davantage le parc industriel sur des opportunités d'affaires que pourrait créer le projet d'Ariane Phosphate.

3630

Alors on est en démarche actuellement. On n'a pas d'étude finalisée, mais le processus est en cours.

3635

Ce dont je voulais surtout vous parler, c'est le volet portuaire à Sainte-Rose-du-Nord. Bon, la municipalité, actuellement, ne pourrait pas émettre demain matin un permis pour des usages industriels, parce qu'au niveau du schéma d'aménagement, nous avons une affectation récréative qui est identifiée dans une tranche d'environ sept cent cinquante mètres (750 m) à un kilomètre (1 km), qui part de la rive du Saguenay et qui va vers l'intérieur du territoire.

3640

Alors compte tenu de l'évolution du projet, nous devrions, pour cet aspect-là, avoir à modifier le schéma d'aménagement pour qu'éventuellement, cette partie-là de projet puisse être identifiée au schéma d'aménagement et que la municipalité puisse, par l'effet de concordance, ajuster son plan d'urbanisme et ses règlements, le cas échéant, pour pouvoir permettre, s'il y avait des autorisations de données, un usage industriel en bordure du Saguenay.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3645

À quel stade est votre schéma d'aménagement, il date de quand?

PAR M. STEEVE LEMIRE :

3650 Nous avons un schéma en vigueur depuis le mois de mars 2012.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3655 Merci.

MADELEINE BOUCHARD (Line Brissette)

3660 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Madame Madeleine Bouchard.

PAR Mme LINE BRISSETTE :

3665 Bonjour madame la Présidente. Mon nom est Line Brissette, madame Madeleine Bouchard n'est pas ici, mais elle m'a demandé de vous transmettre ses questions.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3670 C'est bien.

PAR Mme LINE BRISSETTE :

3675 Bonjour monsieur le Commissaire. Je m'intéresse et je me préoccupe de la qualité de l'eau qui va être rejetée dans l'environnement à l'effluent.

Je voudrais savoir quelles sont les concentrations qui vont être attendues à l'effluent après traitement?

3680 Parce que j'ai vu dans les questions et réponses adressées au ministère des résultats sans traitement.

3685 Par exemple, je constate qu'il y a point neuf six milligramme par litre (0,96 mg/l) à deux point neuf milligrammes (2,9 mg/l) de phosphore, puis j'ai regardé la norme de rejet, l'objectif de rejets environnementaux, c'est de zéro point zéro trois (0,03 mg/l) dans l'environnement.

3690

Alors il me semble qu'il devrait y avoir un traitement pour le phosphore, compte tenu de l'importance du phosphore dans l'environnement pour la croissance des cyanobactéries. Alors ma question, c'est est-ce qu'il y a un traitement?

PAR LA PRÉSIDENTE :

3695

Est-ce qu'il y a un traitement.

PAR Mme LINE BRISSETTE :

3700

Oui c'est ça, puis quelle concentration qu'il va y avoir dans l'environnement après le traitement? Pas rien que pour le phosphore, pour tous les autres produits métalliques. La liste est assez longue de ce qu'on peut trouver dans un effluent minier.

PAR LA PRÉSIDENTE :

3705

Alors monsieur Arseneault, est-ce que vous avez un plan des rejets et est-ce que vous avez un traitement qui est prévu pour ces rejets?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

3710

Oui madame la Présidente. Tous les effluents du site minier, avant leurs rejets à l'environnement, subiront un traitement.

3715

Ça peut être par simple décantation lorsque c'est des effluents le long de routes, ou lorsque c'est du pompage de fosses. L'effluent qui nous semble pour lequel il faut porter une attention particulière, c'est l'effluent du site minier.

3720

Nous avons eu la chance d'avoir des échantillonnages, et probablement que c'est à ces résultats-là que madame fait référence, donc nous avons eu la chance d'opérer une usine pilote au COREM. Donc nous avons une très bonne idée quelles seront les caractéristiques du résidu minier et de l'eau ayant servi à transporter ces résidus miniers.

3725

Ces eaux-là ont été analysées, on avait eu comme deux (2) périodes d'usine pilote, de fonctionnement d'usine pilote, et les résultats ont été fournis, même si la demande n'avait pas été expresse du ministère, les résultats ont été fournis. Nous, ça nous intéresse beaucoup de savoir quelles étaient les concentrations qu'on allait retrouver dans ce type d'effluent.

Comprenons que cet effluent-là, c'est l'effluent qui sert à transporter, donc vous avez vu hier sur le bilan d'eau, ces eaux-là vont être dirigées vers un parc à résidus où il y aura l'ajout d'eau de

pluie et l'eau de fonte des neiges, etc., ce qui représente, il faut estimer à peu près une dilution de cinquante pour cent (50 %).

3730

L'effluent qui a donc été analysé, c'est avant traitement, et les seuls paramètres qui nous semblaient problématiques et dépassaient les normes, c'était les matières en suspension et, je ne me souviens plus de quelle autre substance, c'était associé aux matières en suspension. C'était le fer, bon, ça me revient.

3735

Donc pour ce qui est du phosphore, une attention particulière va être évidemment portée au phosphore. La distinction qui n'est pas faite dans la question, c'est la différence entre du phosphore insoluble associé à une roche.

3740

Donc si j'échantillonne de l'eau dans laquelle j'ai une roche broyée et j'analyse le phosphore, et on comprend qu'on est dans une mine de phosphore, je vais retrouver associée à ces matières en suspension, si je fais le phosphore total, une concentration de phosphore. Ce phosphore-là n'est pas biodisponible. C'est une roche. Et on a plusieurs éléments qui démontrent, lorsqu'on va chercher de l'eau souterraine en plein milieu de la fosse, les concentrations de phosphore sont de l'ordre de zéro virgule un (0,1 mg/l) ou plus petit que zéro virgule un (0,1 mg/l).

3745

La norme qui nous a à date été fournie, excusez-moi, c'est pas une norme, mais un objectif environnemental de rejet qui nous a été fourni dans un effluent, c'est point vingt-six (0,26 mg/l). Alors on est très confiant de répondre à cette norme-là en termes de phosphore dissous.

3750

Et lorsque dans ces eaux-là qui ont été analysées, le phosphore dissous était de point zéro six (0,06 mg/l), je vous dis ça de mémoire, et point zéro neuf (0,09 mg/l), donc c'est des concentrations qui sont nettement en bas des normes de point trois (0,3 mg/l) par exemple qui a été attribué dans une autre minière produisant de l'apatite, qui produira de l'apatite.

3755

Donc on a pris aussi l'engagement d'échantillonner et d'analyser toutes les semaines les effluents et d'analyser la concentration de phosphore. On va faire la différence entre le phosphore en suspension associé aux minéraux et le phosphore dissous.

3760

Je pourrais en parler pendant longtemps, mais je pense que je vais m'arrêter là.

PAR LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais valider avec le ministère!

3765

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

Oui madame la Présidente. Bon, on parle pour ce qui est d'encadrement ou de la gestion des eaux des effluents miniers, on utilise deux (2) outils.

3770

On a un premier outil qu'on parlait des objectifs de rejet où là, c'est des taux qui sont calculés dans l'environnement pour déterminer l'endroit où on rejette, le lac ou le cours d'eau, avec la dilution, quelle serait la dose, la concentration sans effet.

3775

Et cet objectif environnemental de rejet nous sert un petit peu pour "challenger" le promoteur ou la personne pour faire un projet pour lui dire, bien, il faudrait absolument que tu tendes le plus possible à atteindre ces niveaux-là.

3780

Par contre, et surtout dans le domaine minier où il y a beaucoup de rejets, économiquement et techniquement, ça peut être très difficile d'avoir des technologies pour arriver à atteindre l'objectif pour certains métaux.

3785

Donc notre deuxième système, on a aussi, qui sont inscrits dans la Directive 019 sur l'industrie minière, des normes de rejet où là, ça, il faut vraiment que ce soit respecté.

Et il y a eu de publiée récemment une nouvelle étude pancanadienne sur les technologies disponibles et sur la qualité des effluents. On est en train d'analyser ce document-là.

3790

Mais déjà, pour ce qui est de deux (2) éléments qui concernent le projet Ariane Phosphate, mine lac à Paul, pour les matières en suspension, la norme qui va être appliquée va être plus sévère que celle qui est présentement dans la Directive 019. Alors la norme va être de vingt milligrammes par litre (20 mg/l) échantillonnage instantané et dix milligrammes par litre (10 mg/l) moyenne mensuelle.

3795

Et pour ce qui est du phosphore – et là, je parle bien du phosphore total – comme notre objectif de rejet est appliqué sur le phosphore total, notre norme aussi est sur le phosphore total. Si on faisait une norme sur le phosphore dissous, elle serait beaucoup plus basse que la norme sur le phosphore total.

3800

Alors pour ce qui est du phosphore total, au niveau de normes que la compagnie devra respecter, nous avons fixé à point trois milligramme par litre (0,3 mg/l) pour la norme moyenne mensuelle et à point six milligramme par litre (0,6 mg/l) pour un échantillonnage instantané.

3805

Alors ça va être ces normes-là qui vont être exigées à la compagnie.

PAR LA PRÉSIDENTE :

Cette étude pancanadienne dont vous parlez, est-ce que c'est possible de la déposer?

3810 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

Oui, je pourrai en transmettre une copie. J'en ai une copie toujours PDF, je la transmettrai en même temps que d'autres documents en soirée.

3815 **PAR LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Locat.

PAR LE COMMISSAIRE :

3820

En fait, pour donner un peu suite à vos commentaires, dans un document du 13 mars 2015, écrit par madame Suzanne Mainville et Lucie Wilson, on indiquait, on parlait d'un avis technique de monsieur Louis Roy qui indiquait, son résumé, c'était que le plus grand risque de ce projet est d'augmenter la charge entrante en phosphore dans le lac à Paul.

3825

Et on indiquait ici qu'il y avait un seul dosage qui avait été réalisé en 2012 et qui, avec la méthode utilisée, donnait des valeurs inférieures à dix microgrammes par litre (10 µg/l), sa concentration qui a été estimée avec la méthode donc était peut-être pas très très fine parce qu'elle permettait pas d'aller à des valeurs plus basses.

3830

Donc qu'est-ce que vous pensez de l'état de connaissances du phosphore naturel dans le secteur? En fait, l'état des connaissances sur la concentration en phosphore dans les effluents naturels, pardon.

3835 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

Attendez un petit peu, j'aimerais que vous m'éclaircissiez comme il faut votre question! Dans les cours d'eau naturels?

3840 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que, par exemple, pour le ministère de l'Environnement, d'évaluer un impact sur le phosphore dans l'environnement, est-ce qu'une seule mesure dans un lac, ça vous suffit pour connaître le milieu naturel?

3845

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

3850 Non monsieur le Commissaire. C'est pour ça d'ailleurs qu'au niveau des objectifs de rejet
présentement qui ont été le challenge ou l'objectif qu'on espère que la compagnie va s'empresse
à atteindre, l'objectif de rejet, il est présentement, ce qui lui a été attribué vu qu'il y a peu de
dilution, c'est la norme, les critères de la qualité d'eau potable.

3855 Par contre, pour apprécier votre question précise dans le milieu, pour apprécier, parce que
ça varie d'un endroit à l'autre où nous sommes au Québec, le ministère a un réseau qui fait un suivi
à différents endroits. Sur le site Internet du ministère, on peut avoir l'information sur notre réseau
sentinelle.

3860 Mais pour un projet spécifique, on demande une caractérisation de plusieurs échantillons, au
moins quatre (4) échantillonnages sur une période de six (6) à un an pour pouvoir établir quel est
vraiment le taux naturel dans les cours d'eau environnants.

3865 Donc dans d'autres projets, on l'a fait, et ça peut être un intérêt pour le promoteur aussi.
C'est, avant d'entreprendre le projet, de faire une bonne caractérisation de base du milieu
environnant pour établir les taux existants.

PAR LE COMMISSAIRE :

3870 Une question qu'on peut se poser, bon, on a des roches phosphatées donc qui contiennent
du P_2O_5 , donc du phosphore, on dit que la roche comme telle n'est pas soluble, mais on retrouve
du phosphore dans l'eau, et comme indiquait monsieur Tremblay, dans les régions, puis là, c'est
indiqué dans les rapports, que naturellement, on fait la géochimie des eaux souterraines pour
chercher des gisements, donc c'est normal que dans la région où il y a plus de roches
phosphatées qu'il y ait plus de phosphore dans l'environnement.

3875 Mais la question à savoir, est-ce que le transport ou la production du concentré de
phosphore en soi qui risque de se répandre un peu, est-ce que ça, c'est un produit qui a une
solubilité qui pourrait être inquiétante, d'après vous?

3880 Est-ce que c'est soluble, finalement?

Et ensuite, la deuxième question, c'est comment est-ce qu'on arrive à produire le phosphore
qui est dissous qui, lui, va être utilisé pour, je crois, le problème des algues vertes?

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

3885

C'est une question qu'on a discuté beaucoup avec monsieur Arseneault, car monsieur Arseneault est chimiste!

3890

Oui monsieur le Commissaire, je vous disais que c'est une question qu'on a discuté beaucoup avec monsieur Arseneault.

3895

La solubilité, bon, j'avais un document, il faudrait que j'aille retrouver, une note personnelle, si j'ai bien retenu, il y a une solubilité à la longue, à long terme, du matériel tel qu'il se retrouve, qu'il se retrouvera en poudre liquéfiée.

Et pour nous, c'est quelque chose qu'on doit considérer. Et c'est pour ça nos objectifs de rejet sévères.

3900

Et c'est pour ça aussi que nous maintenons à faire l'objectif de rejet sur le phosphore total et non pas sur le phosphore dissous, car le dissous d'aujourd'hui n'est possiblement pas le dissous de demain.

PAR LE COMMISSAIRE :

3905

OK, merci. Peut-être une petite question de détail, c'est concernant le parc à résidus.

Peut-être de nous montrer une cartographie de l'ensemble des points de rejet des différents effluents miniers alentour du site.

3910

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Oui monsieur le Commissaire. Mais avant, comme madame Côté l'a mentionné, on a eu plusieurs discussions là-dessus, j'aimerais vous présenter et discuter avec la Commission de la solubilité de l'apatite, et c'est de ça qu'on parle dans le moment.

3915

Donc si on veut présenter s'il vous plaît! Parce qu'on en a déjà beaucoup parlé, probablement qu'on va s'en parler encore.

PAR LE COMMISSAIRE :

3920

Mais moi, une valeur, ça me suffit, mais allez-y.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

3925 Une valeur, je vais vous présenter la valeur.

Donc lorsqu'on parle de dissolution, l'apatite, c'est du $\text{Ca}_{10}(\text{PO}_4)_6\text{F}_2$. C'est ça notre produit qu'on va chercher dans le gisement.

3930 Pour qu'il soit dissous, il se dissout en calcium, en phosphate, et c'est ce phosphate-là qui est biodisponible, et en ion fluorure.

3935 Ceux qui sont familiers avec la chimie savent que les sels peu solubles, cette solubilité-là s'exprime, se calcule, s'évalue avec des Kps, des constantes de produit de solubilité. Plus cette valeur-là est faible, moins le sel, ce produit-là est soluble.

3940 Donc si je prenais par exemple, si je vous demandais, est-ce que le sable de plage est soluble, instinctivement les gens répondraient non, il n'est pas soluble, sinon il n'y aurait pas de plage. Or si vous analysez l'eau du lac Saint-Jean, vous allez trouver de la silice soluble.

Donc le Kps, plus il est petit, moins c'est soluble, et on a affaire ici à un Kps de l'ordre de moins cent dix-huit (-118). Ça, c'est tiré d'articles scientifiques.

3945 Donc si on applique cette valeur-là, on arrive à l'autre acétate s'il vous plaît, l'autre page! Donc ça, c'est le calcul. On arrive, lorsqu'on met de l'apatite dans l'eau, on aura une concentration maximum de point zéro trente-huit milligramme par litre (0,38 mg/l). Et ce n'est pas le temps qui va faire en sorte que ça va monter. Lorsque c'est saturé, c'est saturé.

3950 Ça, c'est dans l'eau déminéralisée, dans l'eau pure, l'eau qui est la plus agressive pour dissoudre des sels.

3955 Donc si j'applique ça dans une eau de surface dont le calcium est de un milligramme par litre (1 mg/l), et pour avoir échantillonné et analysé toutes les eaux de surface, c'est même d'ailleurs plus que ça, il suffit que j'aie une eau, pour un milligramme par litre (1 mg/l), et c'est des concentrations qui sont calculées.

3960 Cependant, ça peut varier par d'autres, par exemple le pH. Et pour répondre à une de vos questions, comment fait-on pour dissoudre l'apatite, bien, pour dissoudre l'apatite, notre client devra le mettre, cet apatite-là, dans l'acide sulfurique.

Alors à ce moment-là, il pourra être soluble. Dans l'acide sulfurique concentré.

3965 Alors si on échappe par exemple – rappelons aussi que les camions sont des vans complètement fermées, donc sur leur transport, il n'y a pas de poussière qui peut être dissipée – donc si on échappe par exemple une van, comme on a déjà vu des vans de copeaux renversées, bien, on va le rechercher avec une pelle et on le remet et on va le porter au parc à résidus s'il est contaminé avec des roches, avec du sable, etc., ou on le mettra dans le procédé, ce qui sera d'ailleurs un petit peu plus intelligent.

3970 Donc c'est toute la distinction que je voulais faire entre le phosphore. Parce que de la façon que c'est exprimé, mais je suis confiant qu'on pourra même la respecter en gérant les matières en suspension.

3975 De la façon que c'est exprimé, je l'ai dit aux gens du ministère, si j'échappe une roche dans l'eau, je viens de dépasser ma norme de phosphore, même si la roche coule au fond.

Donc il y aura une distinction à faire là-dessus. Mais au niveau des normes de matières en suspension, on va être capable de rencontrer ça.

3980 Donc votre autre question portait sur les effluents du parc à résidus.

PAR LE COMMISSAIRE :

3985 C'est d'abord l'identification ponctuelle des effluents sur la carte du site minier.

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Tout le site minier?

3990 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Oui, les effluents miniers, c'est ça, sur une carte. Les effluents miniers naturels, c'est pas grave. Merci.

3995 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4000 Rappelons, pour le site au parc à résidus, il y a un seul effluent. Tout est collecté dans un canal qui fait tout le tour du parc, on ramasse même l'eau de pluie qui va tomber sur les digues. Il y a un seul effluent.

Les autres effluents sont les eaux d'exhaure de la mine, donc l'eau souterraine, l'eau de pluie qui tombe dans le fond de la mine. Au début des opérations, ce sera pas beaucoup, mais plus ça va avancer, plus ce débit-là va monter.

4005 Et ça a été calculé par des études hydrogéologiques, en fonction du temps. Tous les autres effluents sont des effluents intermittents qui vont n'exister que lorsqu'il y aura de la pluie.

PAR LE COMMISSAIRE :

4010 J'aurais peut-être une petite question additionnelle à poser à un chimiste!

On reviendra plus tard à cette question-là en ce qui concerne les résidus, à savoir leur potentiel acidogène, mais si je comprends bien, dans les endroits où on produit donc des eaux acides, c'est parce qu'on a une réaction avec les sulfures qui vont produire de l'acide sulfurique.

4015 Et est-ce que cet acide sulfurique là qui pourrait être produit dans un cas où les résidus sont acidogènes, pourrait pas influencer la mise en solution du phosphore?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

4020 En théorie oui, plus l'eau sera acide, plus l'apatite, pas juste l'apatite, le calcaire va être plus soluble.

4025 Mais dans notre cas, et tous les tests l'ont démontré, on a un résidu minier qui n'est pas à drainage minier acide. Il n'y a pas de drainage minier acide qui résulte de notre parc à résidus.

Mais juste l'eau naturelle de ces endroits-là, un pH autour de 6.

PAR LE COMMISSAIRE :

4030 Je vais peut-être continuer d'abord sur la question des échantillons pour les résidus.

Vous avez analysé combien d'échantillons, sur combien d'échantillons vous avez évalué le potentiel acidogène?

4035 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Beaucoup. Je pourrais montrer toute la démarche ou la classification des résidus miniers.

4040 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Non, j'ai vu. Dans le document, dans certains rapports, on parlait de deux (2) ou trois (3) échantillons, des fois on parle de douze (12) échantillons, est-ce que vous pourriez expliquer?

4045 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

4050 Oui. Il y a eu trois (3) ou même quatre (4) campagnes de caractérisation des résidus. La première campagne, probablement que c'est celle dont vous faites allusion, qui a été faite par l'URSTM, donc l'unité de recherche en technologie minérale, ou à peu près, associé à l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, a fait des analyses sur peu d'échantillons, mais l'échantillon est un échantillon composé d'une centaine d'échantillons.

4055 Le ministère, je pense avec raison, nous a mentionné qu'il souhaitait avoir plus de tests, donc autant sur les résidus que sur les stériles. Parce que les deux (2) choses sont entreposées.

4060 Donc il y a eu une deuxième campagne de caractérisation sur les résidus, puisque j'expliquais tout à l'heure qu'on avait une usine pilote, donc on avait accès à des véritables résidus miniers, donc il y a eu six (6) campagnes de production associées à six (6) campagnes de minerai et tout ça, ça a été analysé en fonction de toute leur lixiviation et leur analyse en contenu des métaux.

4065 Donc ça a été fait avec ces résidus-là qui étaient disponibles, et on a fourni les résultats. Et tous les résultats concordent vers une classification de résidus à faible risque, donc ni acidogènes, ni lixiviables, ni radioactifs, ni cyanurés, ni contaminés de composés organiques, etc.

4070 Donc ce sont des résidus qui ont été échantillonnés à faible risque.

4075 Il y avait encore des questions ou des doutes qui persistaient sur le drainage minier acide, donc il y a eu encore une autre campagne qui a été faite pour évaluer le soufre. Et la Directive 019 précise que lorsque le soufre est en bas de point trois pour cent (0,3 %), automatiquement les tests peuvent – inutile de faire d'autres tests, c'est classé comme étant ne provoquant pas de drainage minier acide. C'est le cas pour tout l'échantillon de nos résidus.

4080 Il y a une autre campagne qui a été faite dans un laboratoire en Colombie-Britannique avec d'autres échantillons composés, avec d'autres procédures qui sont pas celles utilisées au Québec, mais qui nous intéressaient de savoir les résultats, qui sont arrivés à la même conclusion que nos résidus ne sont pas à drainage minier acide.

Donc tous ces résultats-là sont disponibles dans notre étude d'impact.

4080 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Merci bien. Peut-être du côté du ministère de l'Environnement, est-ce que vous auriez des commentaires?

4085 Premièrement, c'est combien le nombre minimum d'échantillons qui serait requis de résidus miniers pour pouvoir déterminer leur potentiel acidogène?

4090 Et ensuite, quel est un peu votre constat sur les analyses qui ont été faites, voir qu'est-ce que vous pensez de cette évaluation-là? Parce que dans les documents, peut-être que j'avais certains qui étaient plus précoces que d'autres, mais il y avait un peu d'argumentaire qui s'échangeait entre le ministère de l'Environnement et le promoteur, à savoir qu'un pensait qu'il n'était pas acidogène, le ministère était pas tout à fait convaincu.

4095 Donc est-ce que vous pourriez commenter là-dessus s'il vous plaît, parce que c'est quand même important sur la conception des ouvrages.

PAR Mme MARTHE CÔTÉ :

4100 Oui monsieur le Commissaire. Bon, je vais prendre la première question au niveau des échanges.

4105 C'est tout à fait normal, tout le long, il y a beaucoup de documents qui ont été déposés à la Commission, il y a eu l'étude d'impact et après ça, beaucoup d'échanges de questions. Et c'est sûr qu'au début, le ministère a questionné beaucoup les premiers résultats qu'on avait avec le nombre d'échantillons, pour pouvoir vraiment confirmer quel était le caractère.

Et c'est, comme expliquait monsieur Arseneault, c'est suite à ces questionnements-là qu'il y a eu d'autres analyses qui ont été faites sur d'autres échantillons.

4110 Au final, au niveau de l'analyse, pas de l'analyse, mais de la recevabilité des informations qu'on a, on a des informations qui nous disent en effet que les résultats des analyses nous donnent un résidu et des stériles sans potentiel acidogène et étant à faible risque.

4115 Pour votre question concernant le nombre, il n'y a pas de nombre magique. C'est relatif au caractère – puis là, je cherche mes mots pour le dire bien – mais à la représentativité de entre autres, pour les stériles, c'est peut-être un petit peu plus complexe, ça demande peut-être un petit peu plus de nombre d'échantillons, parce qu'il y a des lithologies différentes, donc là, on a besoin de connaître, de faire des échantillonnages de plusieurs lithologies pour vraiment connaître à quoi on fait affaire comme type de stérile.

4120 Pour les résidus, c'est le résidu de l'usine qui va être plus ou moins homogène, espérons, parce qu'on fait affaire seulement avec la minéralisation.

Alors il n'y a pas de nombre en tant que tel magique, on y va vraiment présentement au cas par cas, dépendant de la situation de la minéralisation.

4125 Le ministère avait déjà publié dans le passé, et on le retrouve seulement sur le site Internet du BAPE, en version très préliminaire, un document de 2003 sur la caractérisation des minéraux résidus et stériles. C'était une version préliminaire 2003 qui n'a jamais eu de suite.

4130 Dans ce document-là, on s'était commis à des nombres magiques précis, mais il est resté en version préliminaire, et nos réflexions par la suite nous ont amenés à voir qu'il n'y avait pas de chiffre, mais qu'il fallait s'adapter selon les lithologies.

4135 Le ministère – puis là, je sais que si je le dis, je vais avoir une demande – le ministère est en révision pour publier un guide sur la caractérisation des résidus. On n'est pas encore rendu à cette publication-là.

4140 Mais on a fait une demande de revue de littérature pour voir quelle est la pratique au niveau de la caractérisation. Cette revue de littérature a été faite par l'Université du Québec en Abitibi, elle n'est pas encore publique, mais elle devrait l'être prochainement.

4145 Et entre autres, on y va plus, mais je peux vous donner, même au niveau du nombre, on y va plus comme dans un système d'entonnoir. C'est-à-dire qu'au début, on pourra faire beaucoup d'analyses, mais des analyses qui sont simples et qui ne coûtent pas cher pour essayer de dégager de l'homogénéité du stérile et du minerai qui est en place, et dépendant de l'homogénéité des quantités de différence de lithologies qu'on rencontre, plus on va avancer, plus là, il y aura un nombre des tests, des examens, des tests plus compliqués et plus précis pour arriver à déterminer.

4150 Présentement, puis là, c'est sous réserve, parce que je reviens au document, sous réserve de l'analyse, parce qu'on est vraiment en recevabilité et on va regarder ça à la lumière, mais présentement, à notre première analyse, les tests qui avaient été faits nous semblaient suffisants.

4155 C'est sûr qu'on va exiger, comme on exige dans tous les projets, que, bon, on est sur vingt-six (26) ans, on peut faire face à d'autres lithologies, donc on va demander une révision périodique pour s'assurer, puis c'est demandé aussi au niveau des plans de restauration par le MERN, qui sont révisés à tous les cinq (5) ans, c'est demandé, il sera demandé périodiquement de revoir pour confirmer que ce qu'on avait pensé au point de départ, c'est toujours ça qui s'applique et que ça continue.

4160 Mais présentement, sous réserve d'analyse supplémentaire, les résultats qui nous avaient été déposés nous avaient semblé satisfaisants. Mais je dis bien sous réserve, je me garde une petite gêne, vu qu'on entreprend la période d'analyse.

PAR LE COMMISSAIRE :

4165 Deux (2) petites questions encore sur le même sujet, si vous permettez!

Concernant la conception du parc à résidus, est-ce que le fait que les résidus soient considérés acidogènes ou non fait une différence dans la conception?

4170 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Absolument. La Directive 019 est très claire là-dessus.

4175 **PAR LE COMMISSAIRE :**

J'imagine que la demande implique des coûts beaucoup plus importants à ce moment-là?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

4180 Absolument. Lorsqu'on a affaire par exemple à, imaginez des résidus lixiviables, acidogènes et radioactifs, imaginez-vous le coût d'un parc à résidus, ça peut avoir un impact très important sur le coût du projet total.

4185 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Donc si en cours de route, il advenait que l'on découvre dans dix (10) ans qu'il y a un problème, est-ce que c'est possible de corriger la situation?

4190 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

C'est certain que, comme disait madame Côté, que tout au long de la vie de la mine, il y aura un suivi rigoureux autant sur les résidus que sur les stériles, pour s'assurer qu'ils sont toujours classés de la même façon.

4195 Advenant le cas où il y aurait un problème, par exemple on arriverait dans une veine où il y aurait quelque chose, bien, il faudrait dédier une partie du parc à résidus, et prendre les mesures nécessaires, ça pourrait être par exemple étanchéiser, par exemple.

4200 Donc c'est sûr que la quantité de résidus de stériles qu'on prend fait en sorte qu'on minimise le risque que ça arrive, puis on est conscient qu'il peut y avoir un risque, mais on prend ce risque-là, à la lumière des informations qu'on a.

PAR LE COMMISSAIRE :

4205 Quand on parle de risque faible, est-ce qu'on met ça comme étant acceptable? Peut-être que c'est au ministère. Ou c'est qui qui détermine ce qualificatif-là qui laisse pas entendre que le risque est nul?

4210 **PAR Mme MARTHE CÔTÉ :**

 Bon, dans la Directive 019, on explique les différents types de résidus, et risque faible, en effet, ça veut dire qu'il n'y a pas une contamination, mais ça veut pas dire pour autant qu'on le laisse aller dans l'environnement.

4215 Risque faible, et surtout maintenant que les ouvrages de retenue, nous sommes de plus en plus exigeants au niveau de la construction des digues pour leur solidité, on exige entre autres une conception sur une crue de un dans mille (1:1000), qui est très exigeant pour les promoteurs, alors risque faible, ça veut dire qu'on n'a pas besoin de mettre l'étanchéisation, de mettre le paquet sur des mesures très très de contrôle, mais en même temps ça veut pas dire qu'on ne fait rien.

4220 Au contraire, on veut quand même que les ouvrages de retenue qui vont être construits, puis que ce soit solide et que ça traverse le temps.

4225 **PAR LE COMMISSAIRE :**

 Il y avait concernant les documents relatifs – dans un des rapports il est indiqué dans les documents qu'il y a des essais qui sont en cours sur les résidus. Je pense que c'est plus au niveau de la mine.

4230 Est-ce qu'on a les résultats de ces tests cinétiques sur les aspects acidogènes? Ou ils sont déjà complétés peut-être?

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

4235 Il y a une série qui avait déjà été complétée. Ce qu'on avait dit, c'est qu'au besoin, s'il y avait le moindre doute, il y avait d'autres tests cinétiques qui auraient été faits, mais en fonction de la teneur très faible en soufre de nos résidus, ces tests-là n'ont pas été jugés utiles.

4240 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'on pourrait les avoir quand même, les résultats?

4245 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Bien, ils n'ont pas été faits.

Peut-être que monsieur David voulait ajouter un élément d'information?

4250 **PAR M. JEAN-SÉBASTIEN DAVID :**

Oui, tout simplement un complément d'information, monsieur le Commissaire. Vous avez touché un point au niveau du parc à résidus. Un parc à résidus qui doit avoir des membranes, donc le coût est complètement différent.

4255 Donc on passe du simple au triple. Donc c'était vraiment important pour nous, pour comprendre si on avait un projet de un point deux milliard (1,2 G\$) ou un point six milliard (1,6 G\$), seulement par l'effet qu'on avait une problématique au niveau de nos résidus.

4260 Donc c'est pour une de ces raisons-là, additionnelle, lorsqu'on a fait les tests au COREM, qu'on a mis beaucoup d'emphase pour essayer de bien comprendre. Parce que pour nous, on comprend la notion risque, pour nous, arriver avec des conclusions comme nous avons et comme l'URSTM nous a déposées, ça nous satisfait et on considère qu'on est capable de gérer un parc à résidus, comme on dit, conventionnel.

4265 **PAR LE COMMISSAIRE :**

Une petite parenthèse. Vous avez parlé d'une étude faite en Colombie-Britannique, est-ce que ce serait possible d'avoir les résultats?

4270 **PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :**

Ils sont déjà dans l'étude d'impact.

4275 Ce qu'on a fait aussi en plus, c'est que les résultats de la deuxième série, on les a interprétés en fonction de la Directive 019, on a envoyé les résultats dans notre étude d'impact. On a demandé aux spécialistes de l'URSTM, on a envoyé tous les résultats, je pense que c'est la deuxième série qui était la plus importante, voir s'ils arrivaient aux mêmes conclusions.

4280 Ils nous ont fourni un rapport d'interprétation qu'on pourra déposer à la Commission.

PAR LE COMMISSAIRE :

Merci. Madame!

4285

PAR Mme LINE BRISSETTE :

J'aurais une autre question. J'ai vu que pour récupérer l'apatite, il y a un broyage mécanique de la roche, mais j'ai aussi lu qu'il y a des produits chimiques qui sont utilisés.

4290

Par exemple, l'hydroxyde de sodium à huit tonnes (8 t) par jour, le silicate de sodium à douze point neuf tonnes (12,9 t) par jour, les acides gras à trente-sept point cinq tonnes (37,5 t) par jour, et de la polyacrylamide à cent quatre-vingt-deux tonnes (182 t) par année pour l'épaississement.

4295

J'aimerais ça savoir qu'est-ce qui arrive de ces produits-là après qu'ils ont été mis avec la roche. Est-ce que ça se retrouve dans le parc à résidus?

Est-ce que ça risque de se retrouver dans l'environnement? Est-ce que ça sédimente? J'aimerais ça savoir ce qui arrive.

4300

PAR LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Arseneault.

4305

PAR M. ÉRIC ARSENEAULT :

Donc je vais demander à mon collègue, monsieur Ghislain Goyette qui est notre chef ingénieur métallurgique qui a participé à tous les essais avec le COREM, de venir nous expliquer pour bien répondre à la question.

4310

PAR M. GHISLAIN GOYETTE :

Madame la Présidente, donc effectivement, on utilise différents produits chimiques.

4315

Pour débiter, on peut déjà mentionner que comparativement à une mine métallique, on utilise beaucoup moins de produits ou de variétés de produits chimiques et qui sont en général beaucoup moins toxiques.

4320 Donc une petite présentation un petit peu pour expliquer ce qu'on utilise et où est-ce qu'ils sont utilisés!

Tous les produits chimiques qui vont être utilisés vont être utilisés dans la section de flottation et dans les sections d'épaississage.

4325 Donc tel que mentionné, effectivement on utilise quatre (4) produits. Donc un produit qui sert comme collecteur pour l'apatite qui est un acide gras. Les acides gras, c'est principalement oléique et linoléique qui proviennent soit de gras animal en général ou de gras végétaux.

4330 Dans notre cas, cet acide gras là va être à base d'huile de soya.

On comprend que les gras ou les huiles végétales ne sont pas solubles dans l'eau. Donc pour rendre ces produits-là solubles, il faut les saponifier, c'est-à-dire en faire des savons, et c'est l'utilité qu'a la soude caustique.

4335 Donc tout comme les savons domestiques qu'on utilise, c'est la même base, donc c'est des acides gras qui sont saponifiés avec la soude caustique. De là l'utilisation de la soude caustique.

Une fois saponifiés, l'acide gras et la soude caustique ne sont pas toxiques ou ne sont pas dangereux.

4340 Ensuite, on utilise aussi le silicate de sodium qui est utilisé comme dispersant, qui sert à disperser les différents minéraux dans la pulpe pour faciliter la récupération de l'apatite.

4345 Finalement, le dernier produit, le polyacrylamide utilisé dans les sections d'épaississage, et c'est le même type de produits qui sont utilisés dans les traitements d'eau potable pour éliminer les particules en suspension. Donc ça permet une meilleure décantation des produits.

4350 On peut passer en revue rapidement les différents produits. Donc si on parle de l'acide gras, donc c'est un acide gras – il y a un petit peu de technique – donc l'acide gras, on parle d'un acide carboxylique qui possède des chaînes de quatre (4) à trente-six (36) atomes de carbone.

4355 Comme j'ai mentionné, ils sont présents dans les graisses animales et les graisses végétales et les huiles végétales. Et je répète que dans notre cas, ça va être à base d'huile de soya, donc c'est vraiment comme une huile de soya qui est utilisée en cuisine. C'est pas tout à fait la même, mais c'est la même base.

L'utilité, c'est le collecteur. On a le nom commercial qui va être utilisé, Clariant. Le fabricant Clariant est le nom du produit.

4360 Donc c'est un produit qui est facilement biodégradable. Les fiches signalétiques sont disponibles de ces produits-là, elles ont été fournies d'ailleurs au ministère.

4365 L'hydroxyde de sodium qu'on appelle communément la soude caustique, que les gens connaissent en général, c'est une base forte, c'est obtenu par électrolyse du chlorure de sodium, donc à partir du sel, on fait l'électrolyse et on produit la soude caustique et du chlore.

Comme j'ai mentionné, ça sert à saponifier l'acide gras pour le transformer en savon et pour le rendre soluble dans l'eau.

4370 Évidemment, l'hydroxyde de sodium, c'est une base forte, donc c'est très irritant, c'est corrosif pour la peau et pour les yeux.

Donc la toxicité est surtout associée au pH. La littérature mentionne que ce n'est pas réputé ni cancérigène, ni tératogène, ni mutagène, et c'est non biodégradable.

4375 Là aussi, on a fourni les fiches signalétiques de ce produit-là.

4380 Le silicate de sodium qui est le dispersant, on a la formule chimique. C'est souvent appelé verre soluble. Donc ça aussi, c'est une base forte. C'est obtenu par la réaction de la silice et du carbonate de sodium. Ça sert de dispersant, donc c'est vraiment pour disperser les solubles et éviter l'agglomération des solides dans la pulpe. Donc ça améliore la dépression des contaminants et la sélectivité pour mieux récupérer l'apatite.

4385 Donc un petit peu comme la soude caustique, c'est très irritant et corrosif pour la peau et les yeux. Et la toxicité est essentiellement associée au pH aussi. Et là non plus, ce n'est pas réputé ni cancérigène ni tératogène ni mutagène, et ce n'est pas biodégradable. Mais c'est très soluble dans l'eau. C'est aussi utilisé régulièrement dans le traitement d'eau.

Donc c'est les quatre (4) produits qui vont être utilisés.

4390 Oh, j'avais oublié les polyacrylamides. Donc c'est des polymères qui servent de flocculants. Comme j'ai mentionné, c'est utilisé pour agglomérer et améliorer et accélérer la décantation des solides et la déshydratation des boues.

4395 Ce n'est pas vraiment biodégradable, et ça n'a pas de propriété cancérigène, tératogène ou mutagène.

PAR LA PRÉSIDENTE :

4400 Ça, ce sont des produits qui sont ajoutés dans le processus. La question de madame, c'était à savoir les autres minéraux ou autres produits qui se trouveraient déjà dans la roche, qu'est-ce qui arrive, est-ce qu'ils s'en vont dans le parc de résidus?

Et puisque vous avez présenté ces produits-là, ceux-ci, où est-ce qu'ils vont après?

4405 **PAR M. GHISLAIN GOYETTE :**

4410 Je voudrais prendre une petite minute et revenir sur la première diapositive, sur les consommations! Juste faire une petite mise au point sur les consommations, parce que les chiffres m'apparaissaient un petit peu élevés de ce qui était mentionné tantôt.

Donc on voit ici vraiment les consommations qui vont être utilisées de chacun des produits. On voit les consommations annuelles. Donc pour le collecteur qui est le produit principal, on parle de douze mille tonnes (12 000 t) par année.

4415 Pour la soude caustique, on parle de deux mille sept cent vingt-cinq tonnes (2725 t) par année.

4420 Juste pour faire un parallèle! À l'Alcan, à l'usine Vaudreuil, ils utilisent jusqu'à cinquante (50) fois cette quantité-là de soude caustique par année.

Pour le dispersant, on parle de quatre mille tonnes (4000 t) par année. Et le floculant, c'est beaucoup moins, on parle de seulement cent quatre-vingt-deux tonnes (182 t) par année.

4425 Pour répondre à la question, ces produits-là, en particulier le collecteur, il faut comprendre que ces produits vont s'attacher aux particules minérales pour leur permettre d'être récupérées.

4430 Donc la majeure partie, si on parle du collecteur et du saponifiant, ils vont se retrouver attachés à l'apatite. Donc il y a une adsorption chimique qui se fait à la surface et se retrouve avec l'apatite.

Pour le reste, évidemment, ça va se retrouver avec les résidus au parc à résidus.

4435 Une partie au parc à résidus et il y a une partie qui va rester dans l'eau et qui va être recyclée dans le procédé.

Je sais pas si ça répond à la question?

PAR LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

4440

PAR Mme LINE BRISSETTE :

Oui.

4445

PAR LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre question.

4450

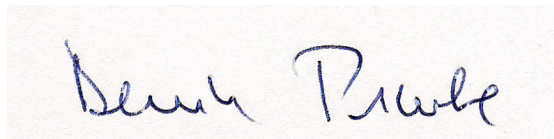
Nous avons prévu terminer vers cinq heures (5 h), alors il est passé cinq heures cinq (5 h 05), nous allons faire une pause pour permettre à tous de manger un peu, et nous serons de retour à sept heures (7 h) pour continuer la liste des personnes qui sont inscrites pour les questions. À plus tard.

4455

SÉANCE AJOURNÉE AU 29 AVRIL 2015 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

4460

Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.



DENISE PROULX, s.o.

4465