CHIBOUGAMAU

DIRECTION GÉNÉRALE

Secrétariat du ministère
REÇU LE :
15 FEV. 2017

Le 14 février 2017

Madame Marie-Renée Roy, sous-ministre
Administrateur provincial de la
Convention de la Baie-James et du Nord québécois
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
Édifice Marie-Guyart, 30e étage (boîte 02)
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet de Centre logistique intermodal de Chibougamau (CLIC)
Demande d'attestation de non-assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale
Renseignements préliminaires pour la construction et l'exploitation du CLIC

Madame,

Au cours des mois de novembre et décembre 2016, maintes discussions ont eu cours avec la Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers (DEEPN) quant aux provisions incluses à l'annexe B de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

En effet, il y est précisé que tout projet réalisé dans les limites territoriales d'une communauté non autochtone, et tout projet dans les limites territoriales d'une communauté, et qui n'a pas de répercussion sur la faune à l'extérieur de ces limites est soustrait, respectivement, aux articles 153 à 167 et 187 à 204.

Malgré l'interprétation faite par la DEEPN, nous demeurons d'avis que le présent projet doit être automatiquement soustrait aux articles 153 à 167 et 187 à 204 et que, conséquemment, la présente demande de non-assujettissement n'est pas requise, et ce, notamment parce que le projet proposé est clairement situé dans les limites territoriales de la Ville de Chibougamau, en témoigne notamment le plan d'urbanisme de la Ville de Chibougamau de 1992, toujours en vigueur, et qui identifie ce secteur pour du développement industriel (voir annexe 1).

En outre, le projet sera situé dans un secteur déjà évité par la faune, soit aux abords de la principale route régionale (route 167), d'une sous-station électrique d'Hydro-Québec, de deux (2) parcs à ferrailles (dont une ancienne poudrière) et d'un autre site de transbordement d'envergure comparable, celui-ci dédié aux produits pétroliers, et ce, à quelques mètres de l'endroit où, jadis, se trouvait un site de transbordement minier. L'emplacement projeté est donc optimal afin de minimiser les impacts sociaux et environnementaux.

... /2

650, 3E RUE
CHIBOUGAMAU QC G8P 1P1
VILLE.CHIBOUGAMAU.QC.CA

T 418 748 2688
F 418 748 6562

De plus, il importe de noter que le présent projet, même s'il était automatiquement soustrait à l'application des articles susmentionnés de la LQE, serait toujours assujetti à l'article 20 de la LQE. Une demande de certificat d'autorisation devra être déposée à la Direction régionale du MDDELCC conformément à l'article 22, ce qui est déjà prévu.

Comme vous savez, tout initiateur de projet désirant réaliser un projet en milieu nordique (territoire assujetti à la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ); sud du 55e parallèle) considéré comme un projet de « zone grise », c'est-à-dire un projet qui n'est pas, selon la DEEPN, obligatoirement assujetti (annexe A de la Loi sur la qualité de l'environnement) ou soustrait à cette procédure (annexe B de la Loi), doit d'abord demander une attestation de non-assujettissement au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), et ce, conformément à l'article 154 de la LQE. Vu l'interprétation divergente entre la Ville de Chibougamau et le DEEPN sur l'annexe B, nous désirons vous soumettre la présente demande de non-assujettissement.

Les sections jointes présentent les renseignements préliminaires nécessaires à la demande d'attestation de non-assujettissement pour la construction et l'exploitation du CLIC. Également joint, un chèque au montant de *1 366,00 $*, libellé à l'ordre du ministre des Finances, couvrant les frais de traitement de la demande. Prière de nous retourner une copie de la facturation.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre demande et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Jean-Sébastien Gagnon, MBA, MAP
Directeur général

JSG/gv

c.c. Mme Céline Collin, Développement Chibougamau
M. Simon Thibault, Nemaska Lithium
Mme Mireille Paul, Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers

p.j. Demande d'attestation de non-assujettissement relative à la construction et l'exploitation du CLIC

DATE	NO FOURNISSEUR	NOM DU FOURNISSEUR	NOTRE NO CLIENT	NO DE CHEQUE
2017-02-14	02031	MINISTRE DES FINANCES		9 265

32677

DATE	RÉFÉRENCE	DESCRIPTION	MONTANT BRUT	ESCOMPTE	MONTANT NET
2017-02-14	2017-02-14	COMEV / Frais de traitement de la demande	1 366.00 $	0.00 $	1 366.00 $
				Total	1 366.00 $

MDDEFP

23 FEV. 2017

Direction des projets nordiques et miniers

© PG SOLUTIONS - REPRODUCTION INTERDITE

9 265

32677

CHIBOUGAMAU
650, 3e Rue
Chibougamau (Québec) G8P 1P1

CAISSE DESJARDINS DE CHIBOUGAMAU
519, 3e RUE
CHIBOUGAMAU (QUÉBEC) G8P 1N8

1 4 0 2 2 0 1 7
DATE J J M M A A A A

PAYEZ ***MILLE TROIS CENT SOIXANTE-SIX DOLLARS ET 00 CENT $ **********1,366.00

À L'ORDRE DE MINISTRE DES FINANCES

FONDS D'ADMINISTRATION
VILLE DE CHIBOUGAMAU

PAR _____ MAIRE

PAR _____ TRÉSORIER

⑈032677⑈ ⑆80035⑉815⑆ 016⑉396⑉4⑈

Demande d'attestation de non-assujettissement relative à la construction et l'exploitation du CLIC

1. Initiateur du projet

Nom du requérant :	Ville de Chibougamau
Adresse :	650, 3e Rue, Chibougamau, Qc, G8P 1P1
Responsable de la demande :	Jean-Sébastien Gagnon, directeur général
Téléphone :	418-748-2688, poste 2241
Télécopieur :	418-748-6562
Courriel :	Jeansebastieng@ville.chibougamau.qc.ca
NEQ	n/a

2. Consultant mandaté

Aucun.

3. Titre du projet

Projet de centre logistique intermodal de Chibougamau (CLIC)

4. Objectifs et justification du projet

Avec ses vastes étendues et sa faible démographie, la région du Nord-du-Québec fait face à un certain nombre de défis logistiques et de transports de marchandises. Une des nombreuses clés du succès dans le développement économique régional est liée à la présence d'infrastructures de transports flexibles. Celles-ci permettent de desservir un ensemble d'acteurs économiques et d'assurer la pérennité des opérations selon l'évolution des cycles économiques et d'extraction des ressources naturelles, généralement intensives en termes de besoins de transport.

> «La pérennité d'autres infrastructures stratégiques pour la région n'est cependant pas assurée à long terme. Il en est ainsi des réseaux ferroviaires qui desservent Matagami et Chibougamau. Le maintien de ces liens ferroviaires demeure un atout pour les industries minières et forestières ainsi que pour la croissance économique de la région.»
>
> *-Société de développement de la Baie-James (SDBJ)*

L'établissement d'un centre intermodal à l'entrée Est de la région du Nord-du-Québec, connecté sur le Saguenay-Lac-Saint-Jean, sur tout le Sud et l'Est du Québec, ainsi que sur la cote-est américaine, permettrait d'accroître l'accès aux divers marchés d'exportation. En outre, le CLIC permettrait l'augmentation du transport ferroviaire et la réduction des distances par transport routier, et ce, au bénéfice des entreprises qui pourraient réduire leurs coûts de transport de marchandises. Les gains environnementaux seraient également non négligeables, en permettant une réduction substantielle des émissions de gaz à effets de serre (GES).

De plus, en agissant comme pôle logistique et zone intermodale, le CLIC renforcerait l'accès aux

infrastructures stratégiques par le maintien de la desserte ferroviaire. Le CLIC, de par sa nature même, son caractère multi-usagers, ainsi que sa structure de gestion proposée permettrait l'atteinte d'objectifs économiques plus larges, notamment liés au développement de synergies locales et industrielles, d'attraction d'entreprises, ainsi que du renforcement de la vitalité et de la pérennité des collectivités locales.

En somme, les objectifs principaux du CLIC sont, notamment de :

- Réduire les coûts de transport par une augmentation de l'utilisation du transit ferroviaire, et par la réduction des distances parcourues en transport routier;
- Favoriser l'accès à une infrastructure stratégique intermodale, permettant l'expédition de minerais vers le Sud, l'approvisionnement en matière consommable pour les besoins d'opération des entreprises locales et régionales, et permettant l'entreposage;
- Renforcer et supporter le développement du créneau logistique de Chibougamau et la région;
- Assurer la pérennité et la rentabilité du CLIC par le regroupement des modes de transbordement et par son approche multi-usager.

5. Localisation du projet

Le projet est localisé sur le territoire de la Ville de Chibougamau (carte 2; en annexe). Le territoire à l'étude est un petit terrain boisé couvrant une superficie d'environ 0,6 ha, dont les coordonnées centrales sont 49,8759°N, -74.41535°O (NAD83). Le site est accessible directement via la Route 167 ainsi que par un réseau de chemins forestiers.

Tel qu'illustré sur la carte ci-dessous, le terrain convoité est enclavé entre deux cours de ferrailles au nord et au sud (en rouge), par la route 167 (en rose) et le chemin de fer (en orange) à l'est, et une imposante route forestière (en mauve) à l'Ouest. L'aire jaune représente l'aire de développement industriel prévu au plan d'urbanisme de la Ville de Chibougamau, et ce, depuis 1992. Sur ce plan, il est possible de voir que le secteur fait partie du périmètre urbain de Chibougamau.

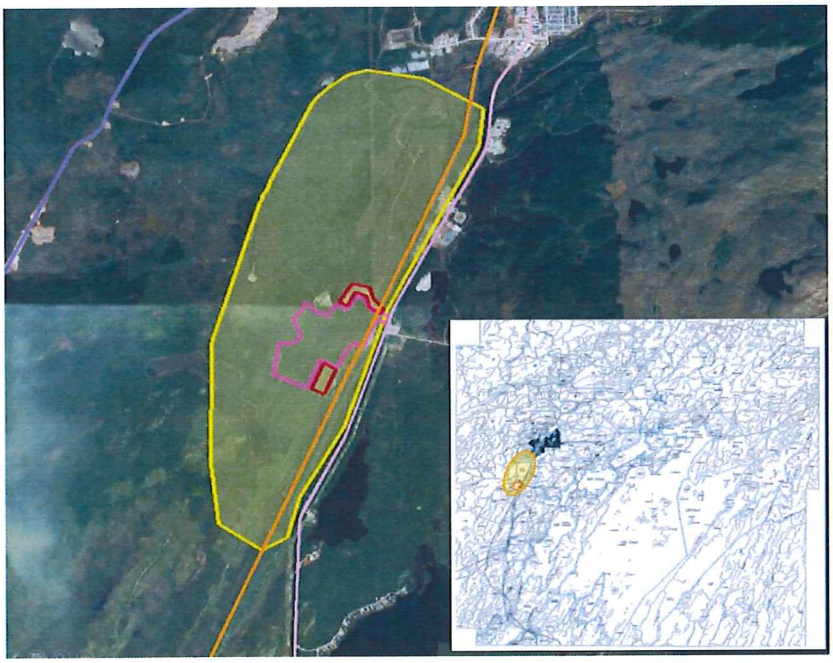


Figure1: Plan de localisation du projet. L'encadré blanc démontre (en jaune) l'emplacement du site par rapport à l'ensemble du territoire municipal.

6. Description du projet et de ses variantes

C'est sur le territoire de la Ville de Chibougamau que sera situé le site de transbordement, là où seront réalisées les activités de déchargement des camions en provenance de la mine et le chargement des wagons du Canadien National (CN). Il est projeté que le site sera situé aux abords d'infrastructures industrielles existantes, nommément une sous-station électrique opérée par Hydro-Québec, deux parcs de ferrailles privés et un site de transbordement dédié aux produits pétroliers et opéré par Pétroles MJ.

Le projet du CLIC se déroulera en deux (2) phases. La présente demande vise la première phase, soit celle qui veillera à répondre spécifiquement au besoin de Nemaska Lithium. Une seconde phase pourrait possiblement suivre à moyen ou long terme, selon la demande (voir section 9).

La présente demande (phase 1 uniquement) consisterait en l'implantation d'un simple quai de transbordement pour desservir les besoins de Nemaska Lithium. Il s'agira d'aménager une parcelle du lot requis afin d'y implanter quelques installations permettant le transbordement intermodal (camion à train) et l'entreposage de matières premières (spodumène, notamment).

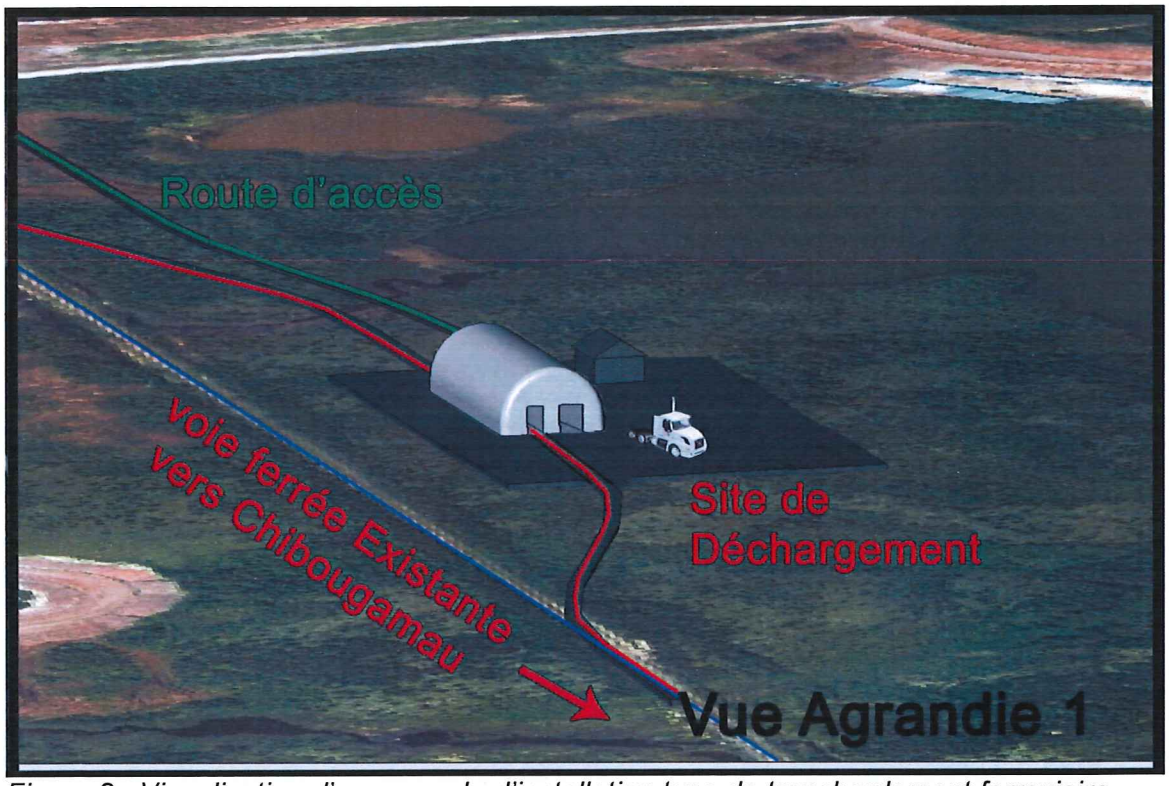


Figure 2 : Visualisation d'un exemple d'installation type de transbordement ferroviaire

7. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

À l'automne 2016, FaunENord a été mandaté afin de réaliser la caractérisation du milieu naturel du site visé par la présente demande ainsi qu'un territoire plus large permettant une éventuelle expansion, tel que décrit à la section 6. Cette caractérisation visait spécifiquement la faune, la flore, les milieux humides et les cours d'eau (inventaire de type FFMHC) présents sur le territoire à l'étude et avait pour principaux objectifs l'obtention de données scientifiques sur le biote et les caractéristiques des milieux humides et fluviatiles présents sur le territoire étudié.

Plus spécifiquement, l'étude de FaunENord visait à :

- Déterminer et délimiter les milieux humides présents sur le territoire étudié et ses environs immédiats;
- Recenser la diversité de la flore présente sur le territoire étudié;
- Recenser la diversité des mammifères présents sur le territoire étudié;
- Recenser la diversité des oiseaux nicheurs présents sur le territoire étudié;
- Recenser la diversité des amphibiens et reptiles présents sur le territoire étudié;
- Offrir des données scientifiques sur lesquelles s'appuyer pour être en mesure de répondre aux exigences fédérales et provinciales quant à l'effet potentiel sur la faune et l'environnement.

Il est ressorti de cette étude que le territoire visé est principalement recouvert par une forêt naturelle non altérée et dominée par l'épinette noire (*Picea mariana*), typique de la pessière à mousses de l'Ouest, le domaine bioclimatique auquel le site appartient. Le territoire étudié est toutefois relativement hétérogène et quelques exceptions à cette dominance existent. On retrouve ainsi dans la partie ouest une petite sapinière à bouleaux blancs, bordée à l'ouest par un milieu perturbé en régénération, marqué par une plantation d'épinettes noires. Au centre du territoire à l'étude se trouve un pan de forêt d'âge avancé et riche en feuillus, dominé par le peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), le sapin baumier (*Abies balsamea*) et l'érable à épis (*Acer spicatum*).

Figure 4. Carte des peuplements forestiers du territoire étudié. Les zones vertes foncées sont dominées par l'épinette noire; la zone bleue est co-dominée par l'épinette noire et le mélèze laricin; les zones vertes pâles sont dominées par l'épinette noire et le sapin baumier; la zone jaune est une sapinière à bouleaux blancs; la zone beige est dominée par le peuplier faux-tremble.

Le territoire ne compte aucun lac ni ruisseau. Un marais dans la portion sud-ouest du territoire représente la seule étendue d'eau ouverte directement présente sur le territoire. Un marais de plus grandes dimensions se trouve au sud du territoire, à l'extérieur du territoire étudié.

La caractérisation des stations initiales (stations A à N; figure 1) a permis de déterminer que la partie sud du territoire étudié correspond à un milieu humide, tel que défini par le MDDELCC.

Les stations de délimitation ont permis de valider que ce milieu humide suit approximativement les contours des peuplements écoforestiers qui se trouvent au sud et à l'est du territoire. Ceux-ci

correspondent en effet à des peuplements de type écologique RE25 selon la codification établie dans le quatrième inventaire forestier, soit une pessière à mousses ou à éricacées à dépôt minéral de mince à épais, à texture moyenne et à drainage subhydrique. L'eau se draine donc suffisamment lentement de ce secteur pour que le sol demeure humide pendant une partie appréciable de la saison de croissance (CNVC, 2012). En vertu de cette caractéristique, les sols présentent des caractéristiques hydromorphes et la végétation est conséquente des milieux humides, comme classifiée par le MDDELCC dans Bazoge et al., 2014.

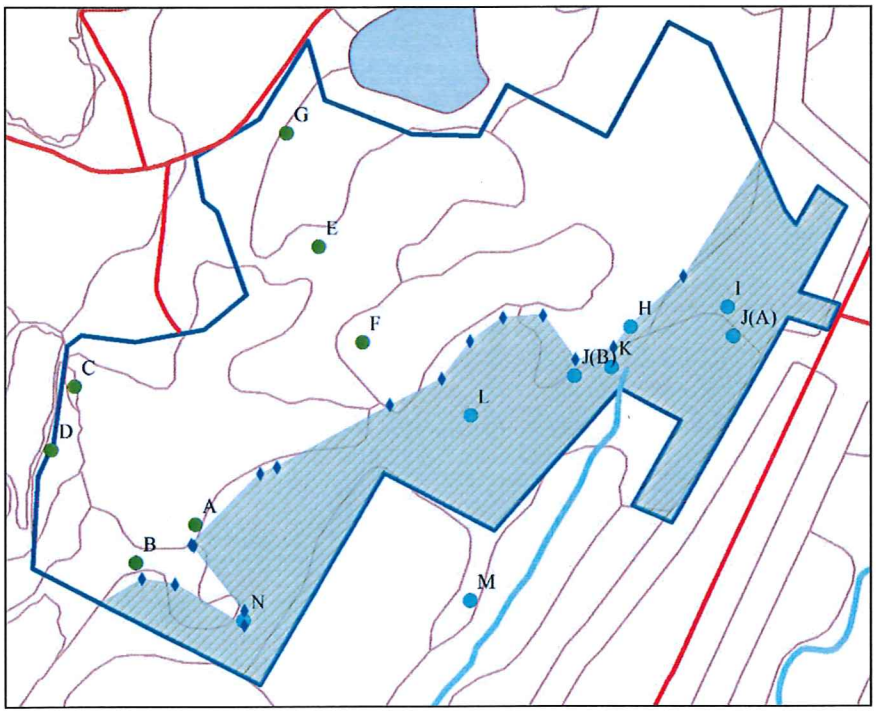


Figure 5. Localisation des stations correspondant à des milieux secs (cercles verts), en milieux humides (cercles bleus) et des points de transition mesurés entre ces deux milieux (losanges bleus) permettant de délimiter le milieu humide (zone hachurée). Le carré noir près de la station B représente le marais.

La recherche active de plantes à statut lors des déplacements entre les stations n'a donné aucun résultat. La demande d'information auprès du CDPNQ n'a pas non plus donné de résultats, aucune mention officielle d'espèce d'intérêt particulier n'existant dans les environs du territoire étudié.

Aucune espèce de grands mammifères (grande faune) n'a été observée directement ou indirectement sur le territoire étudié. Deux espèces de mammifères ont été recensées sur le territoire étudié dans le cadre des présents travaux via des observations directes ou indirectes, soit l'écureuil roux (*Tamiasciurus hudsonicus*; vu à la station I) et le lièvre d'Amérique (*Lepus americanus*; traces observées à la station C). Il s'agit là de deux espèces communes au Québec et dans la région.

Il est raisonnable de croire que d'autres espèces de mammifères fréquentent épisodiquement ou régulièrement le territoire étudié. Parmi les espèces communes en Jamésie dans ces types d'habitats, notons par exemple le porc-épic d'Amérique (*Erethizon dorsatum*), le lynx du Canada (*Lynx canadensis*) ou le renard roux (*Vulpes vulpes*). **Néanmoins, aucune indication de la présence de ces espèces n'a pu être observée au cours de ce projet.**

Un seul spécimen de micromammifère a été récolté au cours du présent projet, soit un individu de campagnol à dos roux de Gapper (*Myodes gapperi*). Cette espèce commune et largement répandue a tendance à vivre dans les forêts de conifères et de feuillus près des points d'eau et des marais (Desrosiers *et al.*, 2002); cela correspond très bien au milieu dans lequel les stations ont été installées.

L'inventaire des oiseaux nicheurs s'est avéré pour sa part très peu fructueux, et ce en raison de la saison tardive au cours de laquelle il a été réalisé et qui correspondait au début de la période de migration. Ainsi, n'ont été recensés que trois individus de bruant à gorge blanche (*Zonotrichia albicollis*), un grand corbeau (*Corvus corax*) et six sittelles à poitrine rousse (*Sitta canadensis*).

Trois espèces d'amphibiens, soit la grenouille des bois (*Lithobates sylvaticus*), la rainette crucifère (*Pseudacris crucifer*) et le crapaud d'Amérique (Anaxyrus americana), de même qu'une espèce de reptile, la couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis*), ont été recensées sur le territoire étudié. Toutes ces espèces sont communes au Québec et en Jamésie.

L'étude de FaunENord aura permis de recenser 33 espèces animales (une espèce de reptile, trois d'amphibiens, trois de mammifères et 26 d'oiseaux), 66 taxons végétaux et une espèce de lichen (pour un total de 100 taxons), vivant sur le territoire étudié, dans sa proximité immédiate ou, dans certains cas, de passage sur ou tout près de celui-ci. Quoique non exhaustif, il donne tout de même un bon aperçu de la biodiversité du site visé. **On remarque, par ailleurs, qu'aucune espèce considérée menacée, vulnérable ou susceptible d'être désignée comme telle n'a été recensée dans le cadre de cette étude.**

Finalement, une étude environnementale de site (ÉES) de phase I a été complétée par la firme BC2+Synergis sur le même territoire que celui visé par l'étude susmentionnée de FaunENord. Le but de cette ÉES phase I était de déceler les signes de pollution réelle et potentielle pour le terrain visé, et ce par l'évaluation de publication et de renseignements existants recueillis à l'occasion d'études de dossiers, de visites de terrain et d'entrevues. Sur la base des données issues de l'ÉES phase I, des différentes recherches sur le terrain visé et selon les connaissances acquises par la firme BC2+Synergis et celles colligées par FaunENord pour la zone à l'étude, l'ÉES phase I a conclu qu'il n'apparaît pas que les propriétés adjacentes ou que les activités actuelles ou passées sur ce site présentent un risque de contamination des sols. **Ainsi, il n'a pas été recommandé par la firme de poursuivre d'autres investigations dans le processus de caractérisation des sols sur le terrain visé.**

8. Principaux impacts appréhendés

La présente section décrit les impacts typiquement associés à de telles activités de transbordement de concentré.

Qualité de l'air et bruit

L'utilisation de la machinerie lourde constitue une source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par la combustion du carburant. De plus, sa circulation sur des chemins non pavés entraînera une augmentation des émissions de poussière.

Il est envisageable que les activités de transbordement soient réalisées à l'intérieur d'un abri, ce qui pourrait contribuer à réduire les émissions de poussière à l'extérieur et à minimiser les niveaux de bruit générés. Le site sera sélectionné dans le respect des normes applicables, tout particulièrement des niveaux sonores autorisés par le MDDEFP dans la Note d'instructions 98-01 sur le bruit. On notera finalement que le site sera situé dans un secteur déjà industrialisé de par sa proximité avec les infrastructures mentionnées à la section 6, la route 167 et la voie ferrée existante du CN.

Qualité du sol et des eaux de surface et souterraines

L'utilisation de machinerie lourde sur le site augmente le risque de déversement de produits pétroliers sur le site et par ricochet, de la contamination du sol et des eaux de surface et souterraines. L'ensemble

des activités de transbordement sera réalisé à l'intérieur d'un abri, évitant ainsi tout risque de déversement de concentré à l'extérieur.

Faune terrestre (grande, petite et aviaire) et aquatique

Pour les secteurs du site qui ne sont pas déjà déboisés (la majorité du site), le déboisement et l'aménagement du site entraîneront potentiellement la perte d'habitats fauniques. Toutefois, sur la base des informations présentées à la section 7, il appert que le site visé n'est pas valorisé par la faune et donc que son utilisation dans le cadre du présent projet n'aura pas d'impact significatif à l'échelle locale ou régionale.

Toutefois, l'augmentation du bruit et des poussières pourrait déranger l'avifaune et certaines espèces fauniques fréquentent les abords immédiats du site. On notera par contre que de vastes superficies d'habitats similaires sont disponibles pour ces espèces à proximité, et ce à l'intérieur des limites du territoire de la Ville de Chibougamau, lequel est en majeure partie encore en bon état de conservation considérant le caractère relativement isolé de ce territoire.

Une zone tampon répondant aux normes de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du MDDELCC sera de plus retenue lors de la mise en place des infrastructures projetées.

Milieu humain

Le transbordement du concentré permettra la création d'emplois locaux. À cela, s'ajoutera l'effectif nécessaire à l'entretien des équipements et à la logistique du transport.

Mesures d'atténuation

Des mesures d'atténuation spécifiques aux activités de transbordement seront mises en place dès le début des activités afin de minimiser les impacts aux environs du site, telles que :

- Réduire l'empreinte du projet de manière à limiter l'enlèvement de la végétation, le décapage et le remaniement des sols à la plus petite superficie possible. La limite des zones à débroussailler et à décaper sera identifiée sur le terrain à l'aide de rubans et de piquets afin de délimiter les aires de travaux sur le terrain et limiter les interventions aux aires requises. Restreindre le déboisement à cette aire;
- Limiter la circulation de la machinerie lourde et des véhicules aux endroits prédéterminés (ex. les chemins de service et les aires de travail);
- Ne rejeter aucun débris dans le milieu humide ou aquatique et retirer tout débris introduit accidentellement dans les plus brefs délais;
- Effectuer une inspection préalable, puis régulière, de la machinerie et des camions utilisés afin de s'assurer qu'ils sont en bon état, propres et exempts de toute fuite d'hydrocarbures. Ne pas nettoyer ou laver la machinerie dans un lac, un cours d'eau, un habitat du poisson ou à moins de 60 m de ceux-ci, ni stationner ou circuler avec de la machinerie sur le tapis végétal à moins de 30 m des cours d'eau mesurés à partir de la ligne naturelle des hautes eaux;
- Les matières dangereuses seront gérées conformément au *Règlement sur les matières dangereuses* et au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les produits pétroliers seront gérés conformément à la *Loi sur les produits pétroliers et les équipements pétroliers* et au *Règlement sur les produits pétroliers* pour la gestion du matériel et des produits pétroliers;
- Mise en place d'un plan d'urgence en cas de déversement (procédures et méthodes d'intervention) ainsi que des procédures de prévention des déversements et d'intervention (ex. ouvrages de confinement, traitement des eaux de ruissellement dans les zones d'entreposage et de

manutention du carburant). Tout déversement accidentel sera rapporté immédiatement au responsable du plan d'urgence;

- Une trousse d'urgence de récupération des produits pétroliers et des matières dangereuses, complète, permanente et facilement accessible en tout temps, sera présente sur le chantier et pendant les opérations. Des absorbants seront utilisés afin de retenir les huiles usées;
- Des récipients adéquats bien identifiés, destinés à recevoir les déchets souillés par les produits pétroliers seront mis en place. Les matières absorbantes souillées d'hydrocarbures seront éliminées de façon sécuritaire.

9. Modalités d'information et de consultation du public

La Ville de Chibougamau et Développement Chibougamau travaillent le projet depuis plusieurs mois, voire années. Le projet est inscrit au plan d'action stratégique en matière économique de la Ville de Chibougamau 2013-2017 qui a été réalisé en consultation de plus de 50 acteurs clés du milieu économique, commercial et institutionnel de la ville et région. Le projet a jouit d'un certain rayonnement lors du dévoilement public du plan stratégique réalisé le 9 septembre 2013.

Le projet a été inscrit au programme triennal en immobilisation (PTI) de la Ville de Chibougamau 2017-2018-2019 (TRA-01-15), présenté et adopté lors de la séance du conseil municipal du 19 décembre 2016. Le PTI a été présenté en séance publique, est disponible sur le site internet de la Ville, et la présence de journaliste a permis d'avoir un rayonnement dans les médias locaux. Le projet a ainsi fait l'objet d'articles dans le journal local, La Sentinelle, et a été discuté à la radio locale.

En outre, le mercredi 1er avril 2015, la Ville de Chibougamau, via Développement Chibougamau, a déposé un mémoire au COMEX dans le cadre du Projet Whabouchi de Nemaska Lithium Inc (voir annexe 3). Ce mémoire expose l'essentiel de l'information relative au projet du centre de transbordement ferroviaire et permis à toutes les parties intéressées de prendre connaissance du projet.

10. Calendrier de réalisation du projet

La construction du projet débutera dès l'obtention de tous les permis et autorisations requis (attestation de non-assujettissement et certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE). La Ville vise le début des travaux au printemps-été 2017 et devrait se terminer à la fin de l'automne 2017.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Réitérons que, pour le moment, la Ville n'est pas en mesure de spécifier s'il y aura des besoins supplémentaires pour la réalisation d'un agrandissement. Le projet, tel que soumis, vise donc uniquement à répondre aux besoins d'une entreprise, soit Nemaska Lithium.

La seconde phase du projet, si elle se réalise un jour, pourrait représenter une utilisation plus complète du site identifié. Il pourrait permettre l'aménagement de nouveaux embranchements ferroviaires afin de desservir un plus grand nombre d'utilisateurs. Cette seconde phase ne pourra vraisemblablement que se réaliser dans un horizon à moyen ou long terme (3 ans et plus).

Le potentiel d'expansion du site (phase 2, s'il y a lieu), ferait le cas échéant l'objet d'une demande de certificat d'autorisation séparée.

12. Signature du demandeur

Nous espérons que le tout est complet et à votre entière satisfaction afin que vous puissiez débuter l'analyse de notre demande. Toutefois, si des renseignements additionnels s'avéraient nécessaires, n'hésitez surtout pas à communiquer avec le soussigné au (418) 748-2688, poste 2241 ou par courriel à jeansebastieng@ville.chibougamau.qc.ca.

Je, Jean-Sébastien Gagnon, directeur général de la Ville de Chibougamau, certifie que tous les renseignements mentionnés dans la présente sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Jean-Sébastien Gagnon
Directeur général
Ville de Chibougamau

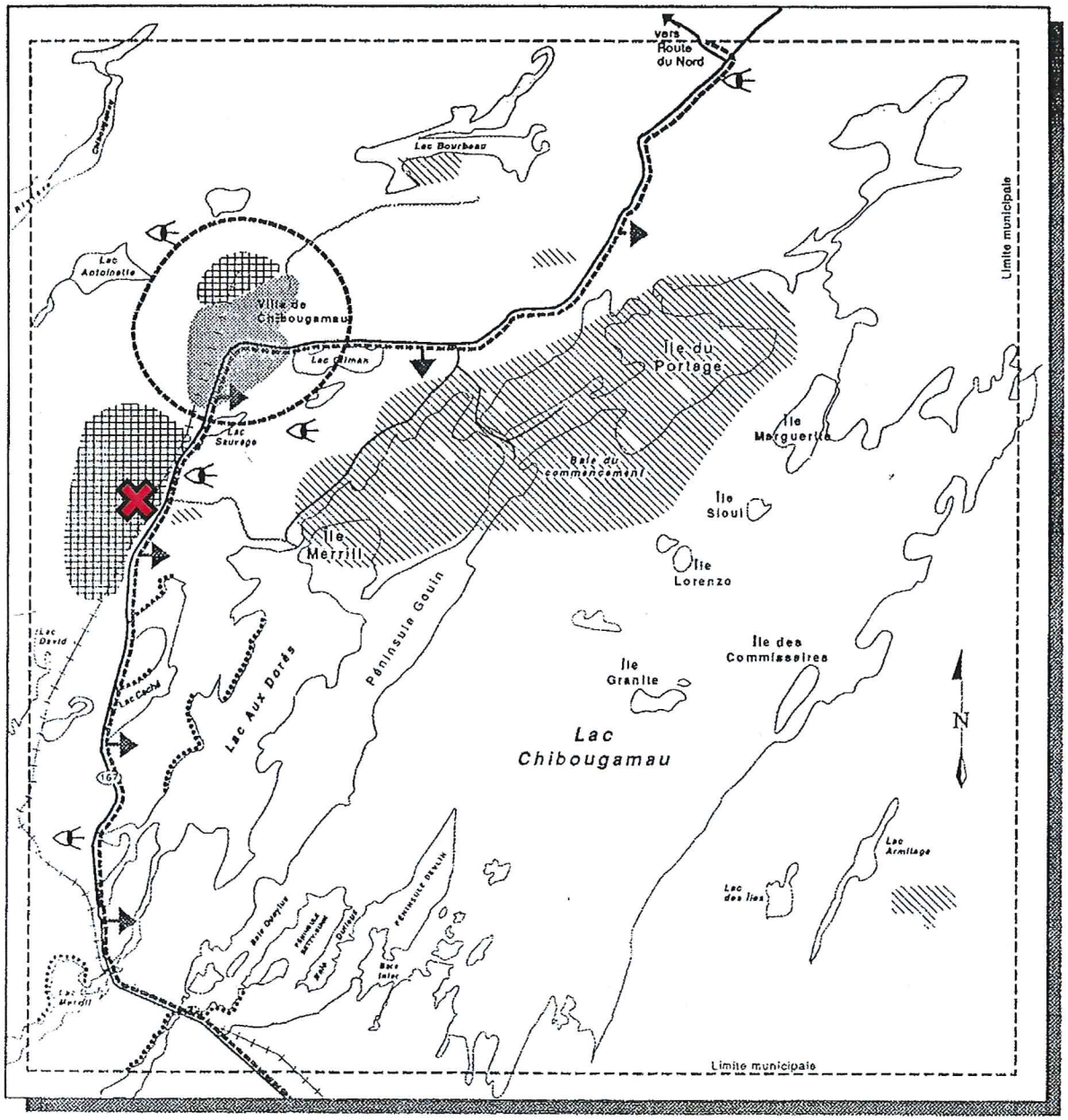
Annexe 1 – Concept d'aménagement d'ensemble, Plan d'urbanisme de la Ville de Chibougamau, 1992

Figure 1

VILLE DE CHIBOUGAMAU

Concept d'aménagement

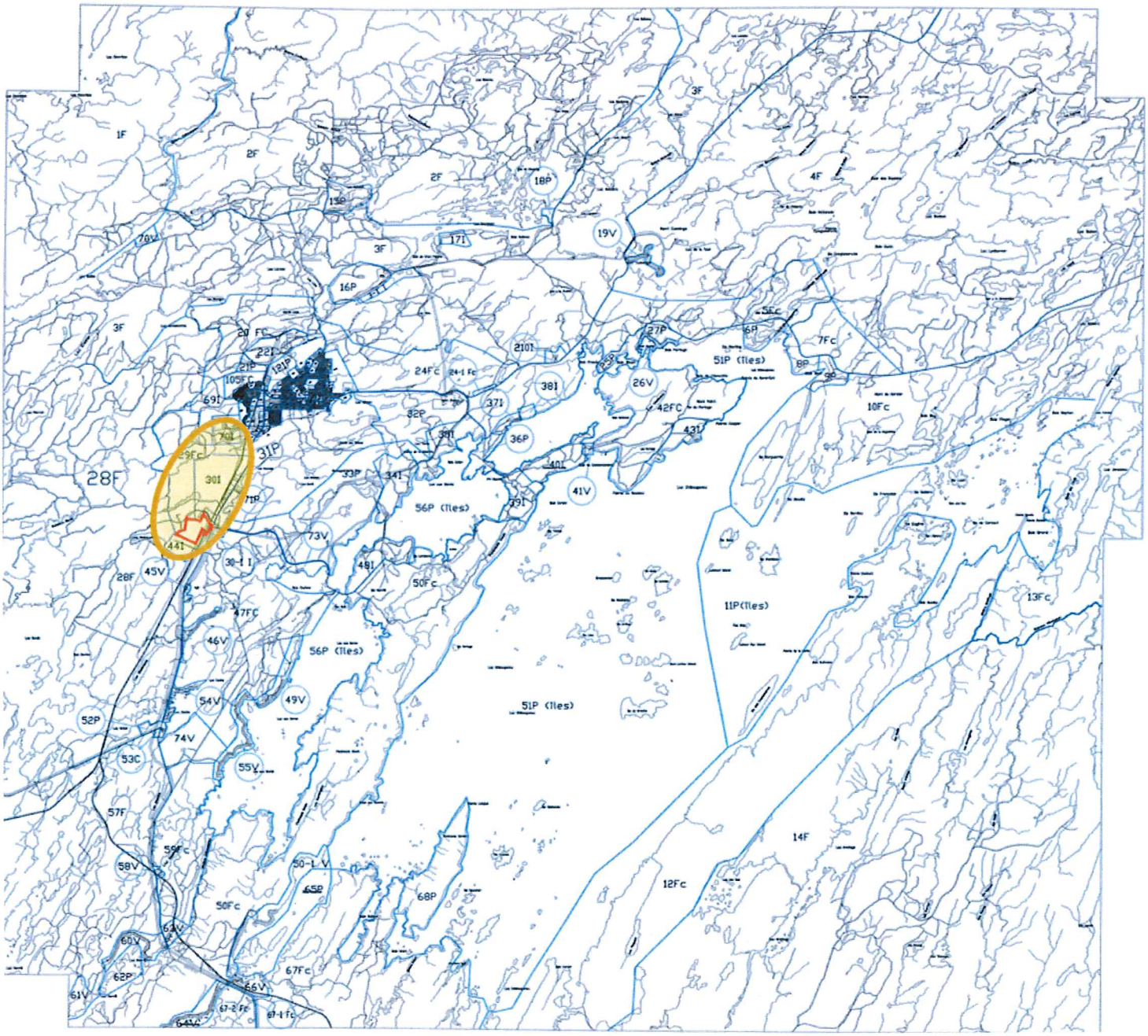
Ensemble du territoire



Source Affectation des terres, Gouvernement du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources, Service de l'Aménagement des Terres, Québec, 1990

LE GROUPE
Leblond
Tremblay
Bouchard

Annexe 2 – Emplacement du site projeté par rapport au territoire de la municipalité de Chibougamau



Légende :

- En rouge, l'emplacement projeté du CLIC
- En jaune, l'empreinte du secteur industriel et commercial en développement, tel que prévu au plan d'urbanisme (1992) de la Ville de Chibougamau.

Annexe 3 – Mémoire déposé au COMEX par Développement Chibougamau (et traitant du projet de centre de transbordement)

(voir pièce jointe)

Mémoire déposé au COMEX
par Développement Chibougamau

Projet Whabouchi de Nemaska Lithium Inc.
Mercredi 1er avril 2015

Introduction

Le projet minier Whabouchi vise la production d'un concentré de spodumène, lequel sera acheminé vers une usine hydro métallurgique située dans le sud du Québec, ou vendu à l'extérieur du Canada, pour la production d'hydroxyde de lithium. Ce projet prévoit aussi que Nemaska construise un centre de transbordement pour leur usage exclusif. Ce centre de transbordement comprendra un abri couvert de type « méga dôme » qui sera situé le long de la voie ferrée, la construction d'une voie d'évitement et d'un abri ainsi que l'aménagement du site (route d'accès et bureaux).

Les besoins d'expédition et d'entreposage du minerai sont les principales activités de l'industrie minière créant l'achalandage pour un centre de transbordement. Contrairement au développement d'un centre pour chaque projet minier, un centre de transbordement ferroviaire multifonctionnel établi à Chibougamau permettrait de desservir plusieurs clients. Une telle approche permettrait non seulement de limiter l'empreinte écologique, et par le fait même les coûts en infrastructures et les impacts environnementaux et sociaux, mais aussi d'assurer sa rentabilité.

Centre de transbordement ferroviaire multifonctionnel à Chibougamau

Au premier trimestre 2013, Développement Chibougamau, dans la foulée de poursuivre ses objectifs en matière économique pour la Ville, a réalisé une étude de préfaisabilité spécifique à l'implantation d'un centre de transbordement ferroviaire multifonctionnel à Chibougamau. Cette étude a été réalisée afin de s'assurer que nous disposerons, en temps opportun, des infrastructures nécessaires au développement de projets, et ce, dans un contexte de diversification de l'économie régionale et de prise en compte, notamment, des retombées potentielles de l'exploitation et de la transformation des ressources naturelles inhérentes à la réalisation du Plan Nord.

Ainsi l'étude nous confirme que les sociétés minières se classent parmi les principales utilisatrices d'un centre de transbordement multi-usager et que les bénéfices pour la ville et la population sont multiples et à plusieurs niveaux.

De plus, la consolidation des activités à un même endroit rentabiliserait les opérations du site en regroupant les modes de transbordement (chargement/déchargement) ainsi que le mode d'opération. Qui plus est, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures et la logistique de transbordement d'un centre multi-usager permettent de gérer efficacement la nature des activités en fonction de sa vocation et évitent ainsi tout risque d'activités non conformes.

Le centre doit être accessible au plus grand nombre d'entreprises locales et régionales, peu importe leur envergure et leur secteur d'activité. La vocation première du centre est d'être une zone de transition (transport ferroviaire/transport routier) pour le transport de marchandises des entreprises utilisatrices.

Dans le cadre de l'étude réalisée, certaines minières ont manifesté un intérêt quant à l'utilisation du centre de transbordement ferroviaire multifonctionnel pour leur approvisionnement en consommables d'exploitation. Ce dernier besoin redéfinirait la vocation du centre comme un centre bidirectionnel, soit en traitant autant les demandes d'expédition que les demandes d'approvisionnement. Conséquemment, l'achalandage augmenterait significativement, ce qui favoriserait un meilleur taux d'utilisation des infrastructures et permettrait de servir une plus vaste clientèle.

Bénéfices pour l'ensemble des parties prenantes

Le dynamisme qu'occasionnera le centre multi-usager sur l'économie locale engendra des retombées qui seront perceptibles à moyen et long termes. À court terme, des retombées économiques seront générées par la construction du centre.

Pour les minières, il s'agirait :

- D'économies substantielles en infrastructures dédiées à l'expédition de concentrés de toutes sortes;
- D'économies substantielles en infrastructures dédiées à la réception d'intrants de toutes sortes;
- D'économies en logistique de transport (extrants et intrants);
- D'une consolidation des besoins hebdomadaires en wagons du CN;
- D'économies en coûts de transport;
- D'une sécurisation de l'approvisionnement journalier et hebdomadaire en intrants de toutes sortes; capacité de stockage équivalente à deux semaines au centre de transbordement;
- D'une capacité à recevoir et à stocker temporairement des produits hors-normes.

Pour la ville de Chibougamau, il s'agirait :

- D'un développement économique stimulant;
- De la création d'une vingtaine d'emplois à temps plein;
- Des occasions d'affaires pour nos entreprises locales, dont l'entretien des équipements;
- De retombées potentielles de l'ordre de 650 000 $ / année en taxes foncières;
- D'un pôle d'attraction pour de nouvelles entreprises de services;
- D'un pôle d'attraction pour de nouvelles entreprises manufacturières, dont la transformation minière, forestière, etc.;
- D'un positionnement stratégique « comme Porte d'entrée Est du Nord-du-Québec »;
- D'un outil de gestion du territoire qui est sécuritaire pour la population de la région de Chibougamau;
- D'un outil de gestion responsable des matières dangereuses en favorisant le regroupement de celles-ci dans un endroit désigné à cette fin;
- D'un levier pour négocier avec le CN quant à la fréquence d'approvisionnement en wagons pour les secteurs minier, forestier et autres;
- De l'établissement de liaisons régulières avec des centres au Québec et ailleurs à partir d'un centre névralgique (notion de *Hub*).

Dans le document intitulé *Projet Whabouchi – Étude des impacts sur l'environnement et le milieu social* (p.14 et 15) déposé au COMEX, Nemaska prévoit établir ses activités de transbordement sur un terrain isolé dans le secteur Eeyou-Istchee Baie-James. Six (6) voyages par jour seront effectués, par des camions d'une capacité de 100 tonnes, du site minier à l'emplacement de leur centre de transbordement.

Deux (2) endroits à Chibougamau sont à l'étude pour un centre de transbordement ferroviaire multifonctionnel. Ces endroits offrent les mêmes avantages que l'emplacement choisi par Nemaska, leur accès se fait par des chemins forestiers. Par contre, ses deux emplacements ont un avantage additionnel. La distance à parcourir pour se rendre à l'un ou l'autre de ces emplacements est plus courte de +/- 20 km. Au point de vue environnemental, une économie d'environ 40 km aller-retour effectuée par 6 camions par jour équivaut à une réduction de 56,9 tonnes/an de gaz à effet de serre (GES). La durée de vie prévue pour le projet Whabouchi étant de 26 ans, cela correspond à 2 960 tonnes de GES en moins. À titre de comparaison pour compenser ces tonnages en GES, nous devrions planter près de 15 000 arbres.

D'une pierre deux coups
L'établissement d'un centre de transbordement multifonctionnel à Chibougamau permettra non seulement de réduire les GES, mais aussi de construire un chemin d'accès au centre, réservé spécifiquement aux véhicules lourds. De plus, le prolongement de ce chemin servira aussi de voie de contournement de la ville de Chibougamau pour les véhicules lourds.

Ce tracé aurait l'avantage de consolider la circulation lourde sur les chemins forestiers et permettrait de contourner la ville. Il contribuerait grandement a diminué la circulation lourde sur l'artère commerciale (la route 167 qui traverse le centre-ville de Chibougamau) et sur le Chemin Merrill (situé au cœur d'un quartier résidentiel, près de maisons d'enseignements et d'un futur CPE) rendant ainsi la circulation plus sécuritaire pour la population notamment les jeunes.

Données sur le périmètre urbain
Chaque jour, ce sont entre 134 et 220 véhicules lourds qui transigent par le Chemin Merrill, en plein quartier résidentiel et près des écoles. Si l'on répartit ce flux sur une journée de 12 heures (circulation de jour), il y aurait environ 18 véhicules lourds par heure circulant sur le Chemin Merrill, soit environ 1 véhicule lourd à toutes les trois minutes.

Les données les plus récentes démontrent qu'en période estivale, il y aurait plus de 1000 véhicules qui quittent Chibougamau en passant par le centre-ville. Sur ces 1000 véhicules, il y en a plus de 150 qui seraient des véhicules lourds, soit environ 6 véhicules lourds à l'heure (sur 24 heures), soit environ 1 au 10 minutes (toujours dans une optique de redistribution équivalente sur 24 heures).

Considérant que la plupart des véhicules lourds circulent durant le jour, sur une période de 12 heures, il y aurait le passage de 12 camions à l'heure, soit un véhicule lourd au 5 minutes qui roule à travers le centre-ville. De toute évidence, ces chiffres augmenteront avec les développements miniers prévus au cours des prochaines années.

La voie de contournement associée au centre de transbordement multi-usager permet d'éviter les secteurs urbanisés de la ville de Chibougamau, mais elle permet de limiter la circulation des véhicules lourds rendant ainsi les rues plus sécuritaires pour la population.

Conclusion
Les infrastructures liées aux activités de transbordement doivent faire l'objet, dès à présent, d'une attention prioritaire des utilisateurs potentiels, dont les sociétés minières.

Des facilités de transbordement ferroviaire multifonctionnel modernes et efficientes sont essentielles au développement de la région et elles doivent, à ce titre, devenir un véritable avantage comparatif en prévision d'une croissance substantielle des volumes des ressources transitées en provenance des développements miniers reliés au déploiement du Plan Nord.

Conséquemment, en raison de ses besoins d'expédition et d'entreposage du minerai, Nemaska serait une des principales utilisatrices du centre de transbordement multi-usager à Chibougamau.

Afin de profiter de manière optimale des retombées découlant du développement minier, de réduire l'empreinte écologique en considérant un seul centre multi-usager dans la région de Chibougamau, et par le fait même limiter les coûts en infrastructures et les impacts environnementaux et sociaux, nous voulons que les sociétés minières, dont Nemaska, soient partie prenante de notre projet qui est d'établir des facilités de transbordement ferroviaire multifonctionnel pour desservir plusieurs clientèles, à Chibougamau.

En considérant ce qui est demandé, nous serions favorables au projet de Whabouchi.

À propos de Développement Chibougamau
Développement Chibougamau est la société de développement économique de la Ville de Chibougamau. Sa mission repose essentiellement sur une contribution à la mise en œuvre de projets afin de favoriser l'activité économique, industrielle et sociale de la ville, et ce, dans une perspective de développement durable.