

Groupe de travail sur le projet  
Vaudreuil au-delà de 2022 de Rio Tinto

**COMPTE RENDU**  
**RENCONTRE #7**

En collaboration avec



20 juin 2016

## Table des matières

1	Mot de bienvenue .....	1
2	Validation de l'ordre du jour et du compte rendu .....	1
3	Suivis de la dernière rencontre.....	1
4	Option du transport ferroviaire des résidus.....	1
5	Retour sur le lancement du sous-groupe sur la valeur des propriétés .....	3
6	Retour sur le lancement du sous-groupe sur la zone tampon .....	4
7	Présentation des modélisations de poussières .....	4
8	Varia.....	6
9	Fin de la rencontre.....	6

## Liste des annexes

Annexe 1 : Liste de présences .....	7
Annexe 2 : Ordre du jour .....	9
Annexe 3 : Option du transport ferroviaire des résidus.....	11
Annexe 4 : Liste des suivis .....	12

## 1 MOT DE BIENVENUE

M. Louis-Michel Tremblay, facilitateur de la séance, rappelle la localisation des sorties de secours. Mme Potvin souhaite la bienvenue à tous. M. Fabien Lavoie rappelle aux participants que le rond-point devant le Centre opérationnel Aluminium est un sens unique.

Un tour de table est réalisé pour que chaque participant se présente.

## 2 VALIDATION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU COMPTE RENDU

M. Tremblay présente la proposition d'ordre du jour. Les membres le valident. Il figure en annexe 2. M. Tremblay valide que tous les membres ont pris connaissance du compte rendu. Les membres valident le compte rendu. Celui-ci sera déposé sur la plateforme web.

## 3 SUIVIS DE LA DERNIÈRE RENCONTRE

Tous les suivis ont été réalisés.

## 4 OPTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES RÉSIDUS

M. Tony Laverdière présente l'estimation du coût pour l'option de transport des résidus par voie ferroviaire. Le document est disponible en annexe 3.

Question	Réponse
1. S'agit-il des coûts supplémentaires? Ces coûts n'apparaissent-ils pas dans le projet actuel?	<u>Rio Tinto</u> : Ces coûts sont tous des coûts supplémentaires, qui viendraient s'ajouter aux coûts prévus actuellement
2. Cette gestion du transport des résidus serait-elle sous la responsabilité du service ferroviaire Roberval-Saguenay? Cela serait-il créateur d'emploi et de profits pour ce secteur de votre entreprise?	<u>Rio Tinto</u> : Ce serait probablement nos services ferroviaires qui en seraient responsables. Toutefois, cela ne serait pas générateur de revenus, car les services ferroviaires ne sont pas créateurs de valeurs. Ce sont des services essentiels à nos opérations.
3. Qu'est-ce que la contingence?  Cela donne une très grosse marge, ça me paraît exagéré.	<u>Rio Tinto</u> : La contingence est la marge d'erreur possible dans l'estimation.  Il s'agit de la façon standard d'estimer les coûts de tous les projets. Lorsqu'on raffine l'ingénierie, on diminue la contingence à 10 % du coût total.
4. Dans le document que vous nous transmettez, y aura-t-il plus de détails en annexe?	<u>Rio Tinto</u> : Vous pourrez consulter les sources qui se trouvent dans la colonne de droite du tableau.
5. Il est difficile de juger du sérieux de vos prix. Ils semblent très élevés. Par exemple, en ce qui concerne l'acquisition de terrains, le coût de 1 200 \$ par hectare me semble au-dessus de la valeur du marché.	<u>Rio Tinto</u> : Ce sont des estimations approximatives que nous avons faites au meilleur de notre connaissance.
6. Si le terrain ne vous coûte rien, est-ce que cela abaisserait significativement le coût de cette	<u>Rio Tinto</u> : Non, le terrain n'est pas l'élément qui affecte de façon significative cette option.

option?	
7. Le coût d'achat des locomotives est-il inclus?	<u>Rio Tinto</u> : Non, car nous devrions louer des locomotives supplémentaires.
8. Serait-il possible d'obtenir les coûts des deux projets en parallèle, pour qu'on puisse mieux voir quelle est la différence entre les deux projets?	<u>Rio Tinto</u> : Le coût total du projet actuel est d'environ 250 millions de dollars. Tous les coûts présentés ici sont des coûts supplémentaires. Le tableau présente donc la différence de coût.
9. Est-ce que cette option permet de réaliser des économies? Les services ferroviaires feraient plus de profits. En gérant un plus grand volume, cela diminuerait ses frais généraux.	<u>Rio Tinto</u> : Les services ferroviaires sont un service interne. Ils sont un centre de coûts pour l'entreprise. Leur activité ne dégage pas de profits pour Rio Tinto.
10. Tenez-vous compte des économies que vous feriez si vous faisiez ailleurs? Par exemple, vous n'auriez plus à déplacer la ligne électrique et vous n'auriez pas à prévoir un dédommagement pour le Club de vélo?	<u>Rio Tinto</u> : Vous avez tout à fait raison. Ce ne sont pas des coûts qui feront une différence majeure, mais nous en tiendrons compte dans le calcul.
11. Si ce projet permettait une durée de vie plus longue que le projet actuel, cela serait-il plus intéressant financièrement?	<u>Rio Tinto</u> : Présentement, nous analysons seulement les projets avec une durée de vie de 25 ans. Les projections financières ne permettent pas de dépasser cet horizon.
12. Est-ce que ce site pourrait redevenir un endroit sain, une fois valorisé?	<u>Rio Tinto</u> : La plupart des terrains situés entre Chicoutimi et La Baie sont des terres agricoles. Même une fois valorisé, le site ne pourrait plus jamais être utilisé à des fins agricoles.
13. Est-ce qu'éviter de faire la phase 1 permettrait de réaliser des économies?	<u>Rio Tinto</u> : Non. Le site de la phase 1 est le moins cher de toutes les options, puisqu'il est déjà aménagé.
14. Si la différence entre les deux projets est de 60 millions de dollars, et que la qualité de vie de 6 500 résidences est touchée, cela représente 8 000 \$ par résidence. C'est peu coûteux, il y aurait sûrement des façons de financer cette différence. Peut-on calculer le coût par résidence touchée?  Pour moi, une résidence touchée est une résidence qui percevra des impacts au niveau visuel, des poussières, de la lumière, du bruit et des odeurs.	<u>Rio Tinto</u> : Les 6 500 résidences auxquelles vous faites référence sont les résidences auxquelles nous avons envoyé des invitations lors de la consultation ciblée d'octobre 2015. Nous voulions être certains que le plus grand nombre de citoyens soient informés de la tenue de ces soirées, afin qu'ils puissent nous partager leurs préoccupations.  Ce nombre de résidences n'a aucun lien avec les impacts prévus du projet. Nous souhaitons mettre en place des mesures d'atténuation pour éviter que les résidences avoisinantes soient exposées à ces impacts.
15. Je m'adresse aux citoyens qui ont des craintes par rapport à ce projet. Quelle qualité de vie croyez-vous que vous perdrez? Plusieurs citoyens vivent à proximité du site actuel, et leur qualité de vie n'est pas affectée.	<u>Membre</u> : Actuellement, je vis à côté d'un parc avec des sentiers. Je vais me retrouver à proximité d'un dépotoir où il y a du bruit 24 heures par jour.  On développe un dépotoir d'une ville, aujourd'hui on met ça à l'extérieur. En plus il y a un impact sur la valeur des propriétés.

## 5 RETOUR SUR LE LANCEMENT DU SOUS-GROUPE SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS

Mme Myriam Potvin indique que le sous-groupe sur la valeur des propriétés a eu une première rencontre avec l'évaluateur agréé, M. Dany Simard de la firme BTF. Ce dernier a partagé trois présentations portant sur :

- Les fondements de l'évaluation immobilière
- La méthodologie pour définir la désuétude économique
- Les résultats de l'étude préliminaire de BTF

Il a été convenu avec les membres du sous-groupe que BTF proposera un modèle pour suivre l'évolution de la valeur des propriétés dans les secteurs. Il a été convenu que cette étude se fera dans la région pour que la situation soit comparable.

Question	Réponse
	<u>Membre du sous-groupe</u> : L'étude en soi est intéressante, mais elle laisse comprendre que ce n'est pas un bon comparable. Les valeurs des propriétés autour du site actuel ont été évaluées pour les années 2012 à 2015, ce qui suit de 80 ans la création du lac de bauxite. La deuxième phase, quant à elle, est à venir. Dans 80 ans, les propriétés évolueront comme le marché. Cette étude-là ne peut pas nous dire ce qu'on va vivre en 2022. À partir du moment où les gens savent qu'il y aura un site industriel, ils pensent qu'il y a un ours derrière la porte, les propriétés ont déjà perdu leur valeur. Il faut mettre en place des outils de mesure pour calculer la mesure depuis janvier 2016, le comportement va se modeler à cette lecture-là. Ça se traduit déjà dans les ventes d'aujourd'hui. Ainsi dans un certain nombre d'années, nous pourrions démontrer l'impact réel.
16. Est-ce que le consultant ciblera les quartiers touchés par la deuxième phase?	<u>Membre du sous-groupe</u> : oui.
17. Qu'en est-il des maisons qui se développent actuellement? Qui les évalue?	<u>Membre du sous-groupe</u> : Les ventes démontreront quel impact elles subissent ou non. BTF a expliqué qu'il y a plusieurs évaluations selon les différentes situations. Je suis satisfait des conclusions préliminaires.  <u>Rio Tinto</u> : C'est un bon point de départ.
18. L'étude est basée sur le prix des maisons qui se vendent, et non celles qui ne se vendent pas. Est-ce loufoque de regarder le taux de visite?	<u>Rio Tinto</u> : C'est un bon point, nous allons transmettre l'idée à BTF.
19. Lorsque j'ai fait du porte-à-porte pour informer les gens du projet, plusieurs d'entre eux n'étaient pas au courant. Les courtiers immobiliers ne semblent pas fournir cette information.	

## 6 RETOUR SUR LE LANCEMENT DU SOUS-GROUPE SUR LA ZONE TAMPON

Mme Andrée Ledoux indique que deux rencontres de ce sous-groupe ont été tenues. La démarche a été expliquée. La définition de la zone tampon a été précisée. L'Usine Vaudreuil a précisé ses besoins à l'intérieur de la zone, et les utilisateurs ont également indiqué leurs besoins. Mme Ledoux remercie tous les membres du sous-groupe pour leur contribution et indique que, tel que convenu avec le sous-groupe, un mandat sera remis à un architecte-paysager pour développer un plan d'aménagement préliminaire.

Question	Réponse
20. Nous aimerions obtenir un engagement ferme de la part de Rio Tinto quant au fait que l'utilisation de la zone tampon se limitera exactement à ce qui est inscrit dans le tableau.	<u>Rio Tinto</u> : Je comprends votre préoccupation. Toutefois, tant que l'ingénierie du projet ne sera pas plus avancée, il ne sera pas possible de définir précisément ces éléments.
21. Je ne comprends pas pourquoi Rio Tinto a demandé que la zone tampon soit dézonée. Les utilisations souhaitées, comme les piézomètres, pourraient se réaliser dans un zonage espace vert.  Le fait que vous refusiez de signer un engagement clair nous laisse croire qu'il y a un ours derrière la porte, même s'il n'y en a peut-être pas.	<u>Rio Tinto</u> : La zone tampon est une zone d'atténuation du bruit. On souhaite que ce soit partiellement industriel pour qu'il soit clair qu'il s'agit d'une zone tampon entre une zone industrielle et une zone résidentielle.  <u>Rio Tinto</u> : Nous avons d'abord demandé le dézonage de tout le secteur. La Ville a plutôt proposé de dézoner seulement là où il y a des résidus. Il s'agit là d'un compromis important pour nous. Nous tenons à ce que la vocation de zone tampon demeure.
22. Est-ce que le PIIA permet d'encadrer des activités ou des constructions?	<u>Roger Lavoie</u> : Le PIIA s'applique seulement aux constructions.  <u>Rio Tinto</u> : Il y aura quelques infrastructures dans la zone tampon, dont les piézomètres.

## 7 PRÉSENTATION DES MODÉLISATIONS DE POUSSIÈRES

M. Jonathan Bernier présente les modélisations de poussières et répond aux questions sur les modélisations de bruit.

Question	Réponse
23. Concernant l'étude de bruit, avez-vous des alternatives prévues si les prévisions de bruit ne sont pas celles que vous anticipez?	<u>Rio Tinto</u> : Oui. Pour l'instant, aucun mur anti-bruit n'est prévu. S'il y avait une problématique, nous pourrions nous ajuster.
24. Quelles seront les mesures prises pour effectuer le suivi du bruit lors de la période de construction et d'opération?	<u>Rio Tinto</u> : Des mesures ponctuelles et récurrentes seront prises pour faire le suivi du bruit et s'assurer que les mesures d'atténuation sont adéquates.
25. Est-ce que les résultats seront communiqués aux personnes concernées, c'est-à-dire les citoyens du voisinage, de façon continue?	<u>Rio Tinto</u> : Les résultats des suivis de bruit pourront être partagés avec les citoyens concernés. Comme il s'agit de mesures ponctuelles, la communication sera également ponctuelle et récurrente.

26. Quelle est la mesure de bruit maximum et sa fréquence?	<u>Rio Tinto</u> : La mesure maximale est de 44 dbA le jour et de 39 dbA la nuit. Ces mesures surviendraient dans les conditions météorologiques les moins favorables, soit lorsque le vent est porteur et qu'il y a une inversion thermique.
--	---

La présentation des modélisations sur les poussières a soulevé les questions suivantes.

Question	Réponse
27. Vais-je entendre un bruit de 39 dbA à partir de ma résidence?  S'agit-il d'une moyenne ou du bruit le plus fort?	<u>Rio Tinto</u> : Ce serait très étonnant : c'est un bruit assez faible.  Il s'agit d'un niveau moyen sur une période d'une heure.
28. Au cours des derniers jours, je courais dans les sentiers, sur le cran rocheux, et j'entendais vraiment bien les bruits des camions à benne. Je suis préoccupée par le fait que ces bruits augmenteront avec le projet.	<u>Rio Tinto</u> : Nous ne possédons pas de camions de ce type, et nous n'en posséderons pas dans le cadre du projet. Ces bruits provenaient probablement d'une autre source.
29. Pourquoi votre modèle ne permet-il pas d'obtenir le bruit maximal? Ce qui est important pour un résident, c'est le nombre de minutes à l'heure où il entendra du bruit. La moyenne sur une heure est une mesure abstraite pour un citoyen.	<u>Rio Tinto</u> : Malheureusement, le modèle reconnu internationalement pour modéliser le bruit ne permet pas de connaître cette information.
30. Peut-on penser qu'il y aura des bruits très forts, par exemple de 90dbA à toutes les quinze minutes, et que la moyenne ne soit que de 39 dbA?	<u>Rio Tinto</u> : Non. Étant donné que le bruit se mesure à l'aide d'une échelle logarithmique, le résultat monte très rapidement. S'il y avait des bruits très forts, le résultat serait bien au-delà de 39 dbA.
31. Peut-on obtenir le résultat des modélisations de bruit par station d'échantillonnage?	<u>Rio Tinto</u> : Nous ne mesurons pas le bruit à l'aide de stations. Le niveau de bruit est modélisé à différents points récepteurs, incluant des récepteurs sensibles comme les garderies, les écoles et les résidences de personnes âgées.
32. Quel est le bruit de fond produit par le Complexe Jonquière?	<u>Rio Tinto</u> : Je n'ai pas cette information, mais elle est disponible dans le rapport du BAPE sur le projet AP60.
33. Est-ce que le ministère de l'Environnement prend ses propres mesures de poussières?	<u>Rio Tinto</u> : Oui, ces mesures sont prises à l'aide d'une station située à l'ouest du Complexe Jonquière. Cette station mesure les poussières fines et le SO2.
34. L'étude sur santé va-t-elle déterminer ce qu'il y a dans les poussières?	<u>Rio Tinto</u> : L'étude sur la santé modélisera la composition des résidus et des poussières et la part qui est transportée jusqu'aux résidences.
35. L'étude déterminant la composition de poussières est-elle une étude indépendante?	<u>Rio Tinto</u> : L'étude est réalisée par une firme indépendante et elle est payée par Rio Tinto.

36. Avez-vous l'intention de construire d'autres stations d'échantillonnage proche des quartiers voisins de la phase 2?	<u>Rio Tinto</u> : Oui c'est prévu. Nous avons présentement des discussions avec le ministère pour déterminer le meilleur endroit où situer une station. La mise en place aurait lieu en 2017.
37. Le fait que le site aura une hauteur de 30 mètres, et qu'il sera exposé aux vents dominants, est-il considéré dans les modélisations de poussières?	<u>Rio Tinto</u> : Oui, cela est considéré.

## 8 VARIA

### - Indicateur d'acceptabilité sociale

Ce point est reporté à la prochaine rencontre. Il sera abordé en début de rencontre.

## 9 FIN DE LA RENCONTRE

M. Tremblay remercie les participants pour leur présence et leur écoute, souhaitant à tous une bonne fin de soirée. La rencontre se termine à 20 h.

### **Production du compte rendu**

Julie Malo-Sauvé, Rio Tinto  
Personne-ressource du Groupe de travail



# **Annexe 1 :**

## **Liste de présences**

## LISTE DES PRÉSENCES – 1<sup>ER</sup> JUIN 2016

Catégorie	Secteur / organisme	Nom	Présent	Absent
<b>Comité voisinage Arvida – Complexe Jonquière</b>	Quartier Saint-Jean Eudes	<b>Henri Gagnon</b>	X	
	Secteur Côte Réserve	<b>Marc Hudon</b>		X
	Quartier Arvida	<b>Michelle Talbot</b>	X	
<b>Comité de Citoyens pour un Vaudreuil Durable</b>	Quartier Panoramique	<b>Louis-Philippe Thibault</b>	X	
	Quartier Panoramique	<b>Michel Jean</b>	X	
	Secteur Chemin de la Réserve	<b>Diane Brassard</b>	X	
	Secteur Chemin de la Réserve	<b>Lana Pedneault</b>	X	
	Quartier Saint-Jean Eudes	<b>Stéphane Bonneau</b>	X	
	Quartier Arvida	<b>Hélène Savard</b>	X	
<b>ONG en Environnement</b>	Conseil régional de l'environnement et du développement durable	<b>Tommy Tremblay</b>	X	
	Organisme de bassin versant du Saguenay	<b>Marco Bondu</b>	X	
<b>Club de vélo de montagne Chicoutimi</b>	Conseil d'administration de Vélo Chicoutimi	<b>François Bégin</b>	X	
<b>Employés</b>	Usine Vaudreuil	<b>Jonathan Fortin</b>		X
		<b>Fabien Lavoie</b>	X	
<b>Élus</b>	Conseiller municipal district 2	<b>Jonathan Tremblay</b>	X	
	Conseiller municipal district 12	<b>Michel Tremblay</b>	X	
<b>Rio Tinto</b>	Coordonnatrice des communications internes	<b>Myriam Potvin</b>	X	
		<b>Jonathan Bernier</b>	X	
		<b>Tony Laverdière</b>	X	
	Gestionnaire du site de disposition de résidus de bauxite	<b>Andrée Ledoux</b>	X	
	Coordonnatrice environnement – Santé / hygiène industrielle	<b>Annie Bourque</b>	X	
	Conseiller senior Technologie et Projets stratégiques	<b>Simon Bergeron</b>	X	
<b>Support au Groupe</b>	Transfert Environnement et Société, facilitateur	<b>Louis-Michel Tremblay</b>	X	
	Rio Tinto, personne-ressource	<b>Julie Malo-Sauvé</b>	X	
	Ville de Saguenay, service d'urbanisme	<b>Roger Lavoie</b>	X	
<b>TOTAL</b>			<b>23</b>	<b>2</b>

# **Annexe 2 : Ordre du jour**

# PROJET « VAUDREUIL AU-DELÀ DE 2022 »

20 juin 2016 – RENCONTRE 7 DU GROUPE DE TRAVAIL

## ORDRE DU JOUR PROPOSÉ

<b>18 h 00</b>	1- Mot de bienvenue
<b>18 h 05</b>	2- Validation de l'ordre du jour et du compte rendu
<b>18 h 10</b>	3- Suivis de la dernière rencontre
<b>18 h 15</b>	4- Option du transport ferroviaire des résidus
<b>18 h 30</b>	5- Retour sur le lancement du groupe de travail sur la valeur des propriétés
<b>18 h 40</b>	6- Retour sur le lancement du groupe de travail sur la zone tampon
<b>18 h 50</b>	7- Présentation des modélisations de poussières - <i>Jonathan Bernier, Rio Tinto</i>
<b>19 h 20</b>	Pause
<b>19 h 25</b>	8- Poursuite des présentations et échanges - Questions sur les modélisations de bruit et de poussières
<b>19 h 55</b>	9- Varia - Indicateur d'acceptabilité sociale - Autres
<b>20 h 00</b>	10- Fin de la rencontre

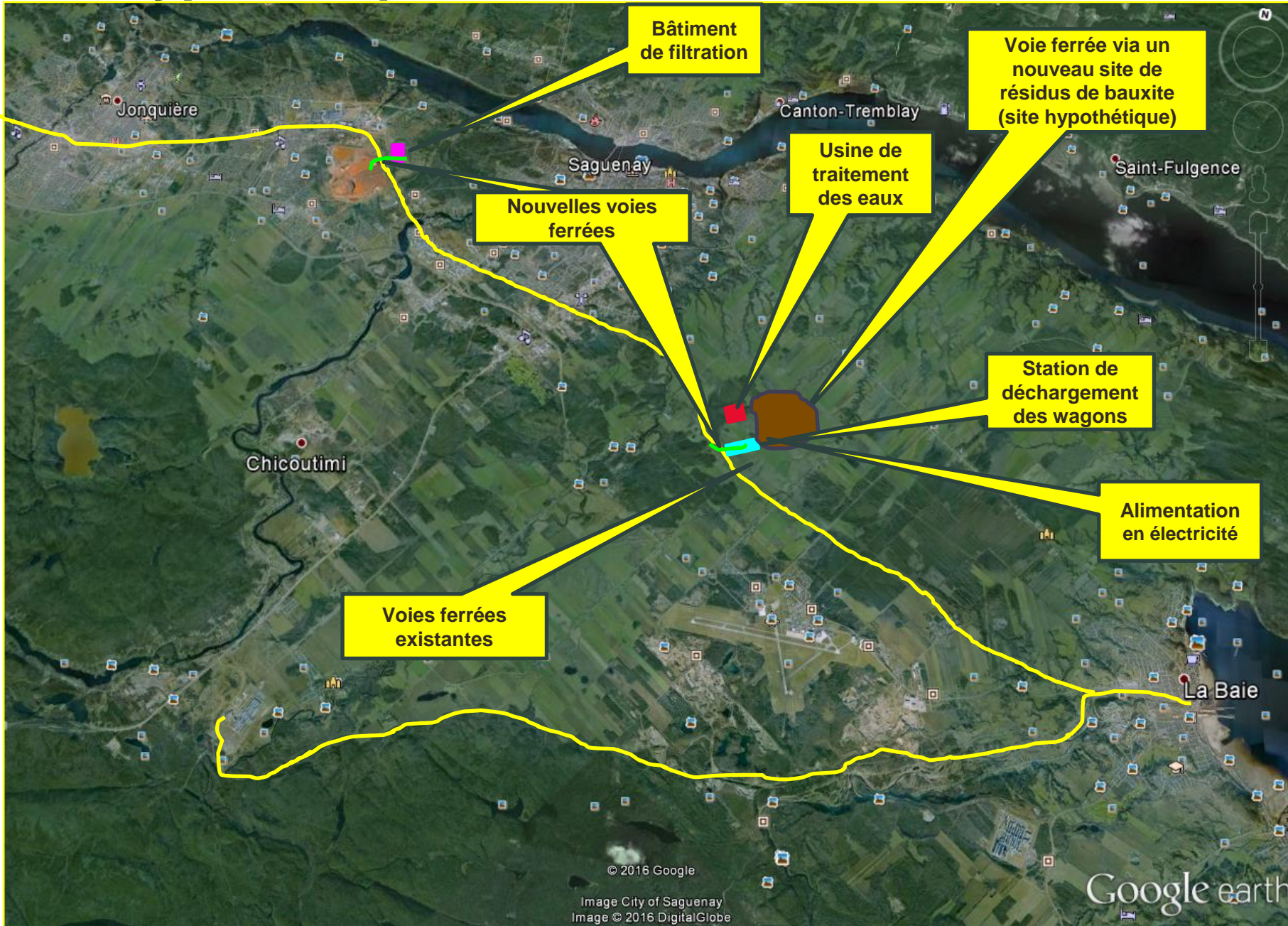
**Annexe 3 :**  
**Option du transport ferroviaire**  
**des résidus**

## Pré-concept

**Option de transporter des résidus de bauxite filtrés vers un nouveau site de résidus de bauxite par voie ferrée.**

Par: Tony Laverdière, ing.

# Site hypothétique et voies existantes



# Estimation budgétaire (Coûts d'investissements supplémentaires)

## Estimation budgétaire à haut niveau pour le transport par voie ferrée des résidus de bauxite filtrées à 73% solides

Description coûts d'INVESTISSEMENTS	Quantité	Unité	Coût (\$)		Opération annuelle	Total (\$)	Commentaires
			Équipement	Installation /M.O			
<b>Coûts DIRECTS :</b>							
Acquisition de terrain pour la voie ferrée	1	lot				5 000 000	Réf. Robert Tremblay document limite de terrain RTA - Allocation
Déforestation de la zone de la nouvelle voie ferrée + Préparation de terrain voie ferrée	1	lot				3 000 000	Allocation basée sur estimation SNC-Lavalin en PFS-2 (site G)
<b>Installation de nouvelle voie ferrée:</b> <b>NOTE: N'inclus pas la télécom ferroviaire, la signalisation, les clôtures ou barrière d'accès, étude géotechnique, étude environnementale pour le BAPE et les voies d'évitement)</b>							
Voie ferrée (inclus les ponceaux) (installation de voie ferrée près du bâtiment de filtration (chargement) et au site de déchargement)	2	km		3 200 000		3 200 000	Réf. Roberval-Saguenay et entrepreneur de rail (1.6 M\$/km)
Aiguillage motorisé (Au bât. de filtration + Station de déchargement)	2	un.		200 000		400 000	Réf. Firmes et projets antérieurs
Station de chargement au bâtiment de filtration (adapté pour train)	1	un.		250 000		250 000	Estimé à partir de l'estimation de PFS-2 de SNC-Lavalin
Bâtiment chauffé pour la station de déchargement des wagons : <i>Inclus: Rotary railcar dumper, crunsher, convoyeur et fosse en béton pour accueillir le déchargement en résidus de bauxite</i>	1	lot		6 000 000		6 000 000	Sensiblement pareil à la station de déchargement des wagons au BHB Réf. Évaluation assurance RT (BHB)
Installation de concasseur (si boue gelée) avec convoyeur pour une mise en tas lors du déchargement des wagons. <i>NOTE: Installation mobile ou fixe</i>	1	lot	600 000	200 000		800 000	Allocation basé sur des équipements usagés
Installation d'une dalle de béton pour la mise en tas près du déchargement des wagons	1	lot		946 000		946 000	Estimé à partir de l'estimation de PFS-2 de SNC-Lavalin (pad d'entreposage de 24 h)
Bassin + station de pompage + système de traitement d'eau	1	lot				10 000 000	Basé sur des projets antérieurs <b>NOTE: Ne considère pas de zéro déversement</b>
Achat de wagon usagé de type gondola + modification pour installer un revêtement en teflon et avec couvert/toile	40	un	125 000			5 000 000	Réf. Chantal Simard (RS), le RS possède 103 wagons (cap. 100 tm/ch) <b>NOTE: Le bâtiment filtration va produire 174 tm/h (129 tm sec/h) à 73% solides (nominal)</b>
Trackmobile usagé	1	un	100 000			100 000	Prix dans le usagé
<b>TOTAL Coûts DIRECTS :</b>						<b>34 696 000</b>	
<b>Coûts INDIRECTS (25%) :</b>	1	lot				8 674 000	
<b>Contingence (50%) :</b>	1	lot				21 685 000	
<b>TOTAL Coûts CAPEX :</b>						<b>65 055 000</b>	<b>\$</b>

**NOTE: Seulement les principaux équipements ou infrastructures ont été prisent en considération pour l'estimation budgétaire à haut niveau.**



# Estimation budgétaire (Coûts d'opérations supplémentaires)

Description coûts d'OPÉRATIONS	Quantité	Unité	Coût (\$)		Opération annuelle	NOUVEAU SITE (autre site allant vers La-Baie)	Commentaires
			Équipement	Installation /M.O			
<b>Quantité de résidus de bauxite à disposer :</b>	<b>1 464 000</b>		<b>tm sec /an</b>				
Location de locomotives	2	loco/an			109 500	219 000	Réf. Locomotive en location actuellement à 265\$/jour
<p><b>Le coût pour le transport des résidus de bauxite :</b> Est établi en fonction de la distance à parcourir (aller-retour) entre le Complexe Jonquière et le port de La-Baie soit: <b>62,8 km (2,13 \$/tm)</b>.</p> <p><b>NOTE: Ça inclus tout: diesel, entretien, conducteur, chargement au Port, sauf le déchargement au Complexe Jonquière</b></p> <p><b>Réf. Josée Tremblay RS (basé sur le transport de la bauxite en 2015)</b></p>							
<p>Transport de Vaudreuil au nouveau site de résidus de bauxite à partir du Complexe Jonquière</p> <p>Coût transport par voie ferrée ajusté en fonction de la distance parcourue aller-retour soit <b>~27 km pour 0,92\$/tm - le chargement au port (0,23\$ ou 25%) =0,69\$/tm</b></p>	0,69	\$/tm			1 383 781	1 383 781	
Équipement et M.O. pour le déchargement et rechargement des résidus de bauxite à 73% pour le transport par camion hors-route au site de disposition.	1	lot/an			1 073 100	1 073 100	Estimé avec Andrée Ledoux
<b>TOTAL Coûts OPEX annuel :</b>						<b>2 675 881</b>	<b>\$</b>

## Identification de quelques risques

---

- ❑ Pendant la période hivernale, les résidus de bauxite (à 73%) vont coller sur les parois des wagons.
  - *NOTE: Actuellement en période hivernale, nous avons le problème de collage sur les parois des wagons de bauxite (à 7% d'humidité). Nous pouvons perdre jusqu'à 20% d'espace de contenu par wagon.*
- ❑ Fréquence de passage du convoi ferroviaire (impact: bruit, passage à niveau, etc..).
- ❑ Logistique ferroviaire vs les autres convois (bauxite, chimique, coke et alumine).
- ❑ Alimentation en électricité

***NOTE: Une évaluation des risques projet (AGR) doit être réalisée pour identifier tous les risques possibles***

**Question ?**

# **Annexe 4 :**

## **Liste des suivis**

### Suivis – Rencontre du 20 juin 2016

1. Partager les résultats des analyses de composition des végétaux sur les portions réhabilitées du site, s'ils sont disponibles
2. Produire un tableau synthèse qui résume les coûts du projet et les coûts additionnels en cas de transport ferroviaire
  - Tenir compte des coûts liés au déplacement de la ligne électrique
3. Traiter le point suivant au début de la prochaine rencontre :
  - Indicateur d'acceptabilité sociale