



Augmentation de la circulation routière et ferroviaire

Décembre 2022

Activités occasionnant des impacts

Notre projet d'usine à Bécancour prévoit plusieurs travaux et activités, répartis en 4 phases : la pré-construction, la construction, les opérations et le démantèlement-fermeture. Puisque cette dernière phase est envisagée dans plus de 50 ans, nous nous sommes concentrés sur l'évaluation des impacts au moment des trois premières phases alors que les impacts pour le démantèlement ont été examinés qualitativement avec une perspective plus générale. Les activités qui entraîneront une **augmentation de la circulation** durant ces phases sont les suivantes :

Circulation routière



Pré-construction : transport de 490 camions et véhicules légers par jour (en pointe)



Construction : transport de 100 camions et 1 000 véhicules légers par jour (en pointe)



Opération : transport de 216 véhicules lourds et 210 véhicules légers par jour

Circulation ferroviaire



Pré-construction et construction : aucun train de plus



Opération : l'exploitation nécessitera un approvisionnement par train d'une centaine de wagons par semaine (pour le spodumène, l'acide sulfurique et la soude caustique). Ce volume additionnel sera réparti sur trois trains hebdomadaires (lundi, mercredi et vendredi) et ne nécessitera pas d'affréter de nouveaux trains. En effet, l'achalandage actuel permet d'absorber cette variation sans augmenter la circulation ferroviaire.

Circulation maritime



Aucun volume maritime supplémentaire (très limité)

Mesures d'atténuation envisagées

L'**augmentation de la circulation routière** pourrait entraîner différents impacts sur le milieu, à l'une ou l'autre des phases de notre projet. Notre équipe, en collaboration avec le MTQ et la SPIPB, prévoit la mise en place de nombreuses mesures pour atténuer ces impacts potentiels.

En plus du respect des règlements fédéraux, provinciaux et municipaux et des programmes que nous souhaitons mettre en place, notamment celui des mesures d'urgence, voici quelques mesures particulières que nous envisageons :

- Proposer des aménagements pour améliorer la fluidité de la circulation (ex : répartition des travailleurs dans les deux stationnements sur le site, ajout d'un arrêt à une intersection stratégique, reprogrammation de feux de circulation, itinéraire alternatif pour désengorger les intersections problématiques, etc.)
- Établir un trajet routier obligatoire pour le transport lourd, orienté vers le réseau autoroutier uniquement
- Communiquer à la population locale les périodes de circulation accrue ou bruyante et les itinéraires
- Maintenir en bon état les équipements et les véhicules routiers et l'exiger pour nos fournisseurs
- Établir clairement nos attentes envers nos travailleurs et sous-traitants en matière de comportement et conduite routière
- Mesures préventives pour limiter les poussières (abat-poussière, bâche sur les camions, etc.).

Malgré que nous n'anticipons pas d'augmentation de la circulation ferroviaire mais plutôt une augmentation de la longueur des wagons, trois fois par semaine, la diffusion d'informations au sujet des activités ferroviaires que nous allons générer fera également partie de notre programme de communication.

Description des impacts résiduels

Malgré la mise en place de mesures d'atténuation, certains impacts négatifs résiduels d'importance variable, sont anticipés selon les phases.

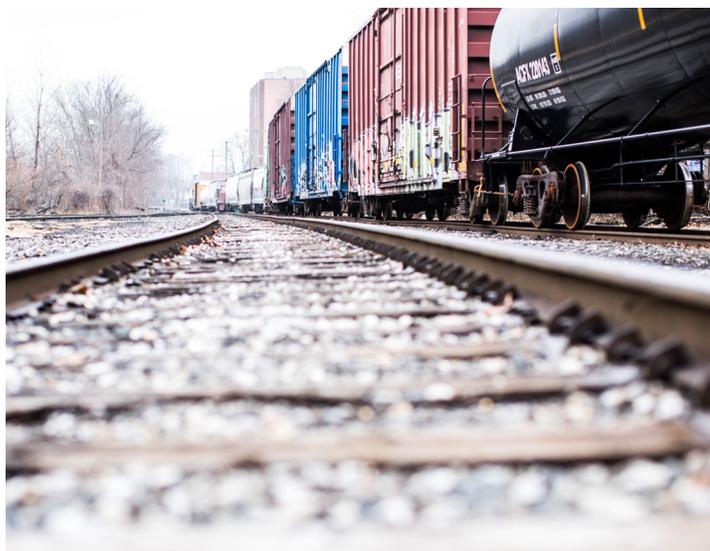
L'augmentation de la circulation routière pourrait entraîner les sources d'impacts suivantes :

- Augmentation des embouteillages et des temps de déplacements à l'échelle locale aux heures de pointe durant la période de construction
- Risques accrus d'accidents de la route
- Détérioration possible des infrastructures routières dues à l'accroissement de l'achalandage
- Augmentation des nuisances telles que le bruit, les poussières et les vibrations
- Augmentation des probabilités de déversements ou d'explosions des produits chimiques transportés
- Émissions de GES.



Ces sources d'impacts pourraient entraîner les impacts suivants sur les milieux humain et naturel :

- Modifications à l'utilisation du territoire
- Diminution du sentiment de sécurité des automobilistes et des piétons
- Anxiété et stress causés entre autres par le trafic et les pertes de temps qui y sont associées, particulièrement durant la période de construction
- Augmentation de l'achalandage dans les entreprises locales
- Possibilité de collisions routières impliquant des espèces fauniques.



Évaluation de l'importance des impacts résiduels

L'importance de ces impacts résiduels est faible en période de construction et d'opération, sauf ceux qui concernent la qualité de vie et la santé publique, où les impacts ont une importance moyenne durant la phase d'exploitation en raison de la durée de cette période. Notons qu'un impact de nature positive est associé à cet enjeu, soit les bénéfices pour les entreprises locales (achat de biens et services) découlant de l'augmentation de la population de passage à l'échelle locale.

Pour rejoindre
Nemaska Lithium

consultations@nemaskalithium.com

Visitez la plateforme consultationsnemaskalithium.com
pour vous inscrire à notre infolettre et recevoir les dernières
actualités sur le projet d'usine de Nemaska Lithium
à Bécancour.

[S'inscrire à l'infolettre](#)