

Envoi par courriel

Projet de desserte ferroviaire au terminal
maritime de Grande-Anse à Saguenay

6211-04-054

Québec, le 31 juillet 2012

Monsieur Carl Tremblay
Agent de recherche en développement régional
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Direction des affaires régionales du Saguenay – Lac-Saint-Jean
3950, boulevard Harvey, 3^e étage
Jonquière (Québec) G7X 8L6

Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Questions complémentaires du 27 juillet (DQ 13, n^{os} 1 et 2)

Bonjour M. Tremblay,

Par la présente, la Direction générale du développement de l'industrie minérale (DGDIM) du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) répond à votre requête du vendredi 27 juillet dernier, en lien avec les questions complémentaires que se pose la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse. Nous répondons directement aux questions formulées, vu le délai de réponse pour aujourd'hui, **le mardi 31 juillet 2012** :

Question 1

Vous mentionnez dans votre réponse, au DQ7.1, QC-1b : « Les deux projets [Projet Lac à Paul et Projet Blackrock] sont sur le territoire du Plan Nord et ne pourront fonctionner qu'en accédant aux installations du Port de Grande-Anse ».

- A. Comment le Ministère compte-t-il procéder pour imposer ce choix aux promoteurs miniers ou faire en sorte de l'inciter à utiliser ces nouvelles installations ?
- B. En serait-il de même pour les projets dans le secteur des Monts Otish?

Réponse 1A

Pour les deux projets mentionnés, afin de clarifier notre réponse du 29 juin dernier, nous souhaitons préciser qu'il n'est pas dans les attributions ni dans les façons de faire du Ministère d'imposer une option quelconque aux promoteurs miniers pour le choix du mode de transport du minerai ou du concentré. Pour le gouvernement du Québec, les promoteurs ont toute latitude dans leur choix pour le développement de leur entreprise en autant que ces choix respectent scrupuleusement la législation et la réglementation québécoise.

Pour le projet **Lac à Paul**, dans son étude de préfaisabilité mise à jour en date du 30 mai 2012 et diffusée le 13 juillet 2012, Ressources d'Arianne inc. fournit des informations sur le scénario prévu pour transporter son concentré d'apatite :

- Le concentré d'apatite - 3 millions de tonnes/an – serait transporté par camion du **site minier** jusqu'à une **aire de déchargement pour camions** située près de Dobeau-Mistassini, du côté nord de la rivière Mistassini. Cette aire de déchargement aurait une capacité de 20 000 tonnes et le concentré d'apatite serait recouvert. La distance à parcourir entre le site minier et l'aire de déchargement pour camions serait de l'ordre de 225 km, pour environ 70 camions par jour (capacité de 115 tonnes).
- Par la suite, le concentré d'apatite serait convoyé de l'**aire de déchargement pour camions**, par un tunnel passant au-dessus de la rivière Mistassini, jusqu'à un **silos de chargement pour trains**, situé à Dolbeau-Mistassini, d'une capacité de 2 000 tonnes. La distance à parcourir entre l'aire de déchargement pour camions et le silo de chargement pour trains serait de l'ordre de 4 km.

Selon Ressources d'Arianne Inc., l'accès au réseau ferroviaire à Dolbeau-Mistassini permettra la connexion au réseau ferroviaire nord-américain et aux installations du Port Saguenay localisées à Grande-Anse et accessibles à longueur d'année.

Ressources d'Arianne Inc. ne prévoit pas exploiter elle-même son gisement d'apatite et recherche actuellement un promoteur pour ce faire. Conséquemment, le ou les clients pour l'achat du concentré d'apatite et la destination exacte sont inconnus à ce jour.

Pour le projet **Blackrock**, propriété de la société minière canadienne à financement privé, Métaux Blackrock inc., ne publie que très rarement des informations publiques.

En mai 2011, suite au dépôt d'un avis de projet par Métaux Blackrock, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) a amorcé le processus d'évaluation environnementale fédérale. Dans cette démarche, l'Agence présente le projet proposé par le promoteur, Métaux Blackrock.

Puis en juillet 2011, la société a déposé au MRNF, l'étude de faisabilité du projet Blackrock. Dans cette étude, la société explique le mode de transport du concentré de fer.

Le projet **Blackrock** est localisé sur le territoire de la Convention de la Baie James et du Nord québécois, à 30 km au sud-est de Chibougamau. La mine à ciel ouvert et l'usine de traitement seraient situées à l'intérieur des claims miniers détenus par Métaux BlackRock.

Blackrock a étudié trois options pour le transport du concentré, qui serait acheminé initialement par camion jusqu'au chemin de fer de la compagnie Canadien National (CN) à Chibougamau pour être envoyé au port de Grande-Anse, soit :

- le transport par camion avec l'utilisation intensive d'une route d'accès ;
- la construction et l'utilisation d'un convoyeur pour acheminer le minerai de l'usine jusqu'à la voie ferrée du CN ;
- la construction d'une voie ferrée de l'usine à la voie ferrée du CN.

Parmi les 3 options, celle retenue pour le démarrage du projet est de charger le concentré de fer dans des camions pour être transporté approximativement sur une distance de 25 km jusqu'à l'aire de chargement des wagons. Deux bâtiments chauffés abriteraient chacun 50 wagons chargés de concentré de fer pour être pris en charge par la compagnie de chemin de fer du CN. Le CN utiliserait son réseau ferroviaire pour transporter le concentré de fer jusqu'à la ville de Saguenay, puis serait pris en charge par la compagnie de chemin de fer CFRS (Compagnie du chemin de fer Roberval - Saguenay) jusqu'au Port de Grande-Anse.

Réponse 1B

Dans le secteur des Monts Otish, les projets miniers présentement connus ne visent pas l'utilisation intensive d'un réseau ferroviaire pour le transport du minerai ou du concentré. Ces projets miniers **pourrait** utiliser le chemin de fer de façon occasionnelle pour le transport de pièces d'équipements et de machineries, donc un volume restreint.

Question 2

Vous mentionnez dans votre réponse au DQ7.1, QC-1b, que deux projets totalisant 6 000 000 tonnes de minerais par année sont actuellement à l'étape de mise en valeur. À la lumière des données fournies par le promoteur concernant le trafic ferroviaire envisagé à long terme (PR3.3, p. 9), jugez-vous l'évaluation du trafic ferroviaire juste ou la considérez-vous conservatrice ?

Réponse 2

Globalement, l'évaluation nous semble juste.

Pour le projet **Lac à Paul**, dans un communiqué de presse daté du 30 mai 2012, Ressources d'Arianne Inc. a annoncé les faits saillants de son dernier scénario, entre autre :

- Production annuelle moyenne : 3 millions de tonnes de concentré d'apatite titrant 38% P₂O₅.

La production annuelle prévue demeure à 3 millions de tonne; toutefois, Ressources d'Arianne travaille actuellement à augmenter ses ressources et ses réserves minérales. Dans le communiqué de presse du 30 mai 2012, il est spécifié que des ressources additionnelles inférées de 114 millions de tonnes à 5,46 % P₂O₅ ne sont pas incluses dans l'étude de pré faisabilité. Conséquemment, il **pourrait** y avoir un potentiel de prolonger la durée de vie d'une éventuelle mine ou encore d'augmenter la capacité annuelle d'exploitation à plus de 3 millions de tonnes. Toutefois, des vérifications restent à effectuer par Ressources d'Arianne.

Pour le projet **Blackrock**, la production annuelle envisagée est d'environ 2 000 000 de tonnes de concentré au démarrage et **pourrait** atteindre un maximum de 5 000 000 de tonnes de concentré sur une période de 2 à 3 ans, selon les besoins du marché. Présentement, le promoteur **semble** vouloir produire 3 000 000 de tonnes de concentré de fer par année, ce qui se traduit par un volume équivalent pour le transport ferroviaire.

Si vous désirez des informations additionnelles sur des questions spécifiques, veuillez nous rejoindre à notre bureau de Québec du ministère des Ressources naturelles et de la Faune - secteur Mines.

Nous espérons le tout à votre entière satisfaction. Veuillez recevoir nos plus cordiales salutations !

Préparé par : Martin Bernatchez, ingénieur minier MRNF – DGDIM
 Jacinthe Paquet, ingénieur géologue, M.Sc. MRNF – DGDIM

Recommandé par : Renée Garon, directrice générale MRNF – DGDIM