

**Audiences publiques pour le projet  
visant l'exploitation d'un gisement  
en vue de la production d'un  
concentré de fer-vanadium par  
Métaux Blackrock inc.**

**Demande de modification du CA global**

**Commentaires et questions déposés au COMEX  
Alain Poirier, conseiller municipal, Ville de Chibougamau  
18 décembre 2018**

Les présents commentaires et questions visent essentiellement à demander des clarifications sur ce qui porte maintenant Métaux Blackrock à ne plus considérer dans ces investissements initiaux (CAPEX) les coûts inhérents à la construction de la desserte ferroviaire entre la mine et la voie ferrée principale du CN (26,6 km)<sup>1,2</sup>.

**La desserte ferroviaire**

En avril 2013, dans un document préparé par la compagnie pour répondre aux questions et commentaires du COMEX<sup>3</sup>, Métaux Blackrock considérait la desserte ferroviaire comme faisant partie intégrante du projet<sup>4</sup>. On prévoyait alors transporter par chemin de fer, du site minier au port, environ 3 millions de tonnes de concentré de fer par année sur 13 ans (total de 38 Mt). Les coûts de construction de cette desserte ferroviaire étaient évalués à près de 67 M \$<sup>5</sup>.

Dans son document *Demande de modification du certificat d'autorisation global de décembre 2013*, présenté au COMEX, Métaux Blackrock estime que la construction de cette desserte ferroviaire n'est plus requise "puisque la mine prévoit maintenant produire 0,83 Mt/an et que la prédiction des ventes de 75\$/tonne, une année complète ne permet pas le remboursement de la voie ferrée". Un délai de récupération de l'investissement (payback) sur un an seulement nous semble quelque peu excessif. D'autant plus qu'une étude de faisabilité produite par BBA en mai 2012, indiquait qu'il était faisable et économiquement viable de produire 3,0 Mt/année de concentré de fer sur une période de 13,2 ans. On y estimait alors que le délai de récupération de l'investissement (qui comprenait la desserte ferroviaire) était de 4,1 années de production avec un prix de vente de 120 \$ par tonne de concentré<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> BBA inc for Blackrock Metals, Feasibility study of the Southwest Pit, July 2017, pages 21-8 and 21-9.

<sup>2</sup> WSP pour Métaux Blackrock, Demande de modification du certificat d'autorisation global de décembre 2013, Projet minier Blackrock, Chibougamau, août 2018, page 18.

<sup>3</sup> Métaux Blackrock, Projet minier de Métaux Blackrock, Volume 1, Document principal, Réponses aux questions et commentaires du COMEX – deuxième série, avril 2013, 178 pages.

<sup>4</sup> Ibid, pages 10 et 11.

<sup>5</sup> Génivar pour Métaux Blackrock, Projet minier de Métaux Blackrock, Construction d'une nouvelle section de voie ferrée pour le projet de mine de Métaux Blackrock, Complément à l'étude d'impact sur l'environnement, novembre 2012, page 3-11.

<sup>6</sup> Métaux Blackrock, Projet minier de Métaux Blackrock, Volume 1, Document principal, Réponses aux questions et commentaires du COMEX – deuxième série, avril 2013, page 7.

**Question 1 :**

Qu'est qui fait qu'actuellement l'investissement requis pour construire la desserte ferroviaire n'est plus prévu dans les dépenses d'investissement (CAPEX) et ce même en considérant que le volume total de concentré transporté sera à peu près le même, soit 35,3 Mt<sup>7</sup> au lieu de 38 Mt et que la durée de vie du projet est augmentée de façon substantielle passant de 13 à 43 ans ?

**Question 2 :**

Pourquoi exiger un délai de récupération (payback) aussi court qu'un an pour rentabiliser les coûts d'investissement de la desserte ferroviaire alors qu'un délai de 4 ans semblait correct pour récupérer la totalité des CAPEX de l'ancien projet (celui qui fait l'objet de la présente demande de modification) évalués alors à près 700 M \$<sup>8</sup> et dans lequel on retrouvait les investissements nécessaires à la construction de la desserte ferroviaire ?

**Le centre de transbordement de la scierie Gagnon**

Dans l'étude de faisabilité de juillet 2017 portant sur le projet modifié (3 Mt de concentré à 0,83 Mt), il est question de financer la construction des facilités de transbordement situées sur l'ancien site de la scierie Gagnon par voie de crédit-bail (8,2 M \$) s'étalant sur une période de 10 ans<sup>9</sup>. De plus, on y précise que la construction de ce centre pourrait être incluse dans un accord global de transport avec un entrepreneur qui aurait la responsabilité du transport du concentré de la mine à la scierie Gagnon et de son transbordement dans les wagons. Le promoteur dans ce cas-ci louerait le centre de transbordement<sup>10</sup>.

**Question 3 :**

Est-ce que le crédit-bail demeure toujours la solution envisagée pour financer cette infrastructure dans le cas où la desserte ferroviaire ne serait pas financée et qu'il faudrait se tourner vers cette alternative pour transporter le concentré de l'usine à la ligne de chemin de fer du CN ?

**Question 4 :**

Est-ce que le promoteur considère toujours à confier à un tiers la construction du centre de transbordement de la scierie Gagnon ainsi que le transport du concentré de minerai du concentrateur au centre de transbordement ?

**Question 5 :**

Dans le cas de la desserte ferroviaire, est-ce que le promoteur a déjà considéré la possibilité d'utiliser le crédit-bail pour financer le coût de construction de l'infrastructure ? Le promoteur a-t-il déjà évalué la possibilité de s'associer à un transporteur pour construire cette infrastructure et de la louer ?

---

<sup>7</sup> BBA inc for Blackrock Metals, Feasibility study of the Southwest Pit, July 2017, page 1-2.

<sup>8</sup> Métaux Blackrock, Projet minier de Métaux Blackrock, Exploitation du gisement de fer au complexe géologique du lac Doré, Résumé, mars 2013, page 15.

<sup>9</sup> BBA inc for Blackrock Metals, Feasibility study of the Southwest Pit, July 2017, page 21-17.

<sup>10</sup> Ibid, page 18-21.

## **Coût du transport du concentré**

L'étude de faisabilité de BBA estimait le coût du transport du concentré du site jusqu'à l'usine de Saguenay à 19,1 \$ par tonne<sup>11</sup>. Il est constitué des coûts de transport par camion du concentrateur au centre de transbordement de la scierie Gagnon, de la manutention pour transbordement du concentré dans les wagons et de l'entretien du matériel ferroviaire<sup>12</sup>.

### **Question 6 :**

Est-ce que les coûts de transport du concentré, dans le cas où on n'utilise que le chemin de fer pour transporter le matériel du concentrateur à l'usine de Saguenay, ont été évalués ? Et si oui, quels sont ces coûts ?

## **Valeur de la production**

Dans sa présentation aux audiences publiques du COMEX du 3 décembre 2018<sup>13</sup>, le promoteur présentait une figure où on pouvait voir l'augmentation de la valeur (plus-value) que pouvait prendre la production (par tonne produite). Entre un projet où on se contentait d'expédier un concentré de minerai de fer sur les marchés asiatiques sans transformation et un projet où le concentré est transformé au Québec en divers produits, dont entre autre de la fonte brute de haute pureté, on pouvait constater une nette différence.

### **Question 7 :**

Peut-on avoir une idée de ce que peut représenter exactement, en terme de dollars, cette augmentation de valeur pour la production par tonne produite ?

---

<sup>11</sup> Ibid, page 1-23.

<sup>12</sup> Ibid, page 21-18.

<sup>13</sup> Métaux Blackrock, Présentation PowerPoint au COMEX, lundi le 3 décembre 2018, diapositive 13.