

Installations portuaires et Services ferroviaires / Transport
262, 1^{ère} rue
La Baie, (Québec)
G7B-3R1
Canada
T (418) 544-3311
F (418) 544-9663

292

DQ5.1

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

6211-04-054

Saguenay, le 13 juin 2012

Mme Rita Leblanc,
Commission du BAPE concernant le *projet de desserte ferroviaire au terminal
maritime de Grande-Anse* par l'Administration Portuaire du Saguenay et
Promotion Saguenay inc.
Édifice Lomer Gouin
575 rue Saint-Amable, Bureau 2.10
Québec, QC
G1R 6A6

Objet : Réponse à la demande d'informations adressées par la Commission au
Roberval-Saguenay.

Madame,

Vous trouverez ci-après les informations demandées dans votre lettre du 6 juin
2012.

En espérant répondre aux besoins de la Commission, n'hésitez pas à me
recontacter si le besoin se manifeste.



Rio Tinto Alcan

Directeur, Installations Portuaires et Services Ferroviaires,
General Manager, Port and Railway Services
262 1^{ère} Rue, PO BOX 10
La Baie, Québec, Canada
G7B 3R1

Tel./Phone: 418-544-9634
Fax: 418-544-9663
Courriel: jean.pedneault@riotinto.com

Questions spécifiques et réponses

1. **Quel est le taux de saturation du réseau ferroviaire Roberval-Saguenay ?**
 - a. À proprement parler, la partie critique du réseau du RS est le tronçon de voie principale entre Arvida et la desserte ferroviaire.
 - b. En pratique, le RS doit pouvoir compter sur la disponibilité de ce tronçon pendant 13 heures (54%) de la journée pour rencontrer ses obligations.

2. **Étant donné que Rio Tinto Alcan possède déjà Port-Alfred et le lien ferroviaire Roberval-Saguenay, quels sont les besoins de RTA que le terminal de Grande-Anse pourrait combler ?**
 - a. Les Installations Portuaires de Port-Alfred en conjonction avec le Roberval-Saguenay, sont utilisées uniquement pour l'importation de matières premières en vrac (Bauxite, Alumine, Coke vert, Coke calciné, Soude Caustique et Mazout) pour les usines régionales. Il n'est pas envisagé d'utiliser Grande-Anse pour ces commodités.
 - b. Grande-Anse est déjà impliqué, pour RTA, dans la réception de plusieurs autres types de marchandises (cargo général, spath fluor, brai liquide, brique, anodes, etc...) qui sont acheminées aux usines par camion. Éventuellement, Grande-Anse pourrait desservir RTA pour ces mêmes marchandises en utilisant la desserte ferroviaire plutôt que le camionnage. L'utilisation du ferroviaire pourrait éventuellement mener à identifier de nouvelles opportunités.
 - c. RTA utilise les services de Grande-Anse pour expédier des lingots d'aluminium outre-mer. Il y a de fortes chances pour que ces lingots soient transportés à Port Saguenay par train. L'utilisation du ferroviaire pourrait éventuellement mener à identifier de nouvelles opportunités de tonnage ou de destinations.

3. **Quelles ententes ou autorisations devront être complétées avec Administration Portuaire du Saguenay (APS) avant la mise en opération de la desserte et avant sa connexion au réseau ferroviaire Roberval-Saguenay ? Des coûts sont-ils associés à l'obtention de ces**

autorisations ? Ces ententes doivent être renouvelées à quelle périodicité ?

- a. APS a déjà une entente de principe de raccordement de la desserte ferroviaire au réseau du Roberval-Saguenay. En autant que les nouvelles infrastructures de raccordement rencontrent les normes ferroviaires et les exigences de Rio Tinto en matière de Santé, Sécurité et Environnement, les seules autorisations requises seront les autorisations de travail lors de la réalisation des travaux. Des frais relativement minimes pour la surveillance des travaux pourraient être demandés par le Roberval-Saguenay.
- b. Par la suite, pour que Roberval-Saguenay procède aux manœuvres de transport de wagons pour le compte de Port Saguenay, il sera nécessaire que les ententes commerciales inhérentes aient été conclues et signées. Outre les tarifs de transport et l'encadrement juridique de chaque partie, nous ne prévoyons pas de frais additionnels.
- c. La durée des ententes commerciales sera à négocier. Nous pouvons imaginer qu'elle sera de quelques mois lors de la phase initiale de croissance du tonnage et qu'elle évoluera ensuite à plusieurs années lorsque ce tonnage sera plus constant.

4. Quelles conditions pourraient être formulées à l'égard du trafic ferroviaire en provenance de la desserte (nombre de convois, types de convoi, marchandises transportées, horaires, etc.) à court et à long terme?

- a. En autant que les normes de l'industrie ferroviaire et les lois ferroviaires du Québec sont respectées, nous ne prévoyons pas émettre d'autres conditions quant aux types de convois ou aux types de marchandises transportées.
- b. Les conditions liées à l'horaire de façon à ne pas nuire à la logistique existante du RS seront cependant prépondérantes et, évidemment, celles-ci auront un impact sur le nombre de convois. Ces conditions seront définies lors des négociations d'ententes commerciales.

