



**ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY**

---

Présenté par M. Carl Laberge, directeur général

**Mémoire de l'Administration portuaire du Saguenay  
dans le cadre des audiences publiques du  
Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite  
du Lac à Paul au Saguenay-Lac-Saint-Jean par  
Arianne Phosphate**

## Table des matières

<b>1. Présentation de l'organisation.....</b>	<b>1</b>
1.1 Type d'organisation .....	1
1.2 Secteur d'activité .....	1
1.2.1 Le terminal maritime de Grande-Anse et les activités industrielles .....	1
1.2.2 Le quai de Bagotville et les croisières internationales.....	2
1.3 Principale zone d'influence.....	3
<b>2. Avis de l'Administration portuaire du Saguenay sur le projet.....</b>	<b>4</b>

# 1. Présentation de l'organisation

Le présent mémoire est rédigé par l'Administration portuaire du Saguenay (APS ou Port de Saguenay).

## 1.1 Type d'organisation

Société fédérale constituée en 1999 en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire du Saguenay a pour mandat de mettre en place, conjointement avec ses partenaires de la chaîne des transports, les services et les conditions environnementales qui favoriseront **l'expansion du commerce extérieur canadien** ainsi que **l'industrialisation et le développement de l'économie canadienne et plus particulièrement celle de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Chapais**. Sa zone de juridiction s'étend sur près de 25 km sur la rivière Saguenay, du centre-ville de Chicoutimi jusqu'à l'extrémité du Cap-à-l'Ouest situé dans l'arrondissement La Baie. Le Port de Saguenay est le seul port public de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

## 1.2 Secteur d'activité

L'Administration portuaire du Saguenay est responsable de la gestion et de l'opération du terminal maritime de Grande-Anse et du quai de Bagotville destiné à l'accueil des navires de croisières internationales.

### 1.2.1 Le terminal maritime de Grande-Anse et les activités industrielles

Situé à La Baie, sur la rivière Saguenay, à environ 54 milles nautiques (100 km) du confluent de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent, le terminal maritime de Grande-Anse fut d'abord un terminal principalement voué à l'exportation de produits forestiers. Aujourd'hui, le terminal de Grande-Anse sert à la réception et l'expédition d'une grande variété de marchandise, servant principalement le marché régional. Le tonnage manutentionné est composé principalement de pâte de bois, de papier, de sel de déglacage, de charbon, de granules de bois, d'anodes, d'aluminium, de brai liquide et de marchandises générales. Son éloignement des périmètres urbains en fait un site privilégié pour la localisation d'industries majeures. Depuis 2014, le terminal est relié au chemin de fer national suite à la construction par l'APS d'une desserte ferroviaire sur 12,5 km.

Le 30 juin 2004, le terminal maritime de Grande-Anse a reçu une déclaration de conformité d'une installation portuaire selon le code international pour la sûreté des navires et des

installations portuaires (code ISPS) permettant la réception de navires provenant de l'étranger et faisant l'objet de la même accréditation.

En vertu de son mandat, l'Administration portuaire du Saguenay est directement impliquée dans le développement du potentiel industriel régional. Le transport maritime étant une activité de commercialisation de services, un port se doit de supporter, superviser et coordonner les activités de transbordement de façon à assurer le succès de ses utilisateurs. Pour y parvenir, trois aspects doivent être améliorés en continu. D'une part, un port doit faire évoluer ses installations pour les adapter aux besoins de ses clients. Ses infrastructures doivent être modernes et efficaces. D'une autre part, un port doit accompagner et conseiller ses clients en ce qui concerne l'acheminement de leurs produits. Finalement, il doit s'assurer de la cohésion de la chaîne logistique du transport.

Le Port de Saguenay contribue donc à l'essor du transport par navire, en investissant dans ses infrastructures, en conseillant les acteurs économiques locaux et en assurant une logistique efficace.

### **1.2.2 Le quai de Bagotville et les croisières internationales**

Ce terminal a été complété en 2008 et porte le nom de quai de Bagotville. Ce dernier est en exploitation depuis et est disponible pour accueillir les plus grands navires de croisières du monde. Il est situé sur la rivière Saguenay, dans la Baie des Ha! Ha!.

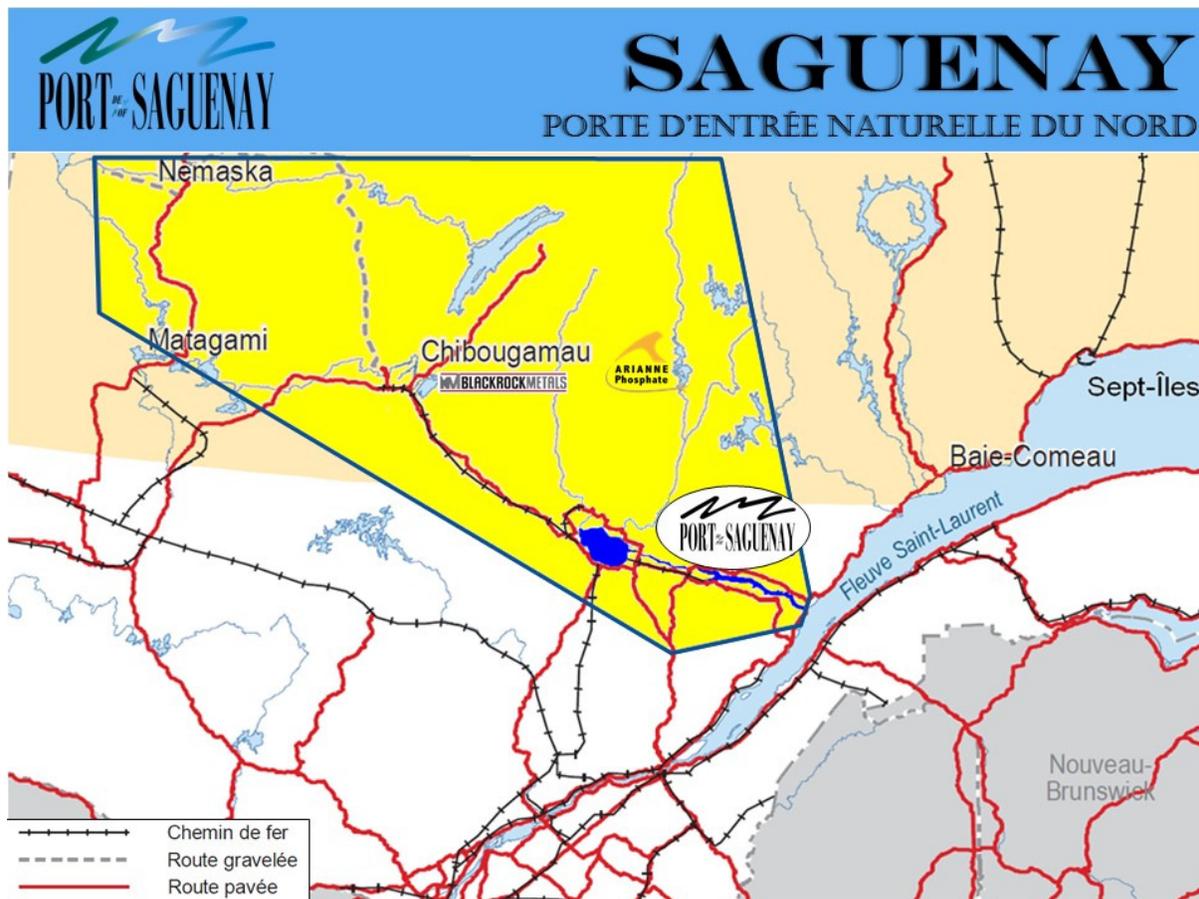
L'industrie des croisières internationales est une jeune industrie en pleine essor sur le Saint-Laurent et en constance augmentation à travers le monde. Avec plus de 250 000 passagers internationaux annuellement dont 35 000 spécifiquement à Saguenay, les croisières internationales sont une source importante de tourisme international au Québec, et pour les régions. Avec son réseau actuel d'escales structurées et complémentaires, cette industrie permet des retombées à la fois dans les portes d'entrée de la province que sont Québec et Montréal que dans les régions maritimes du Saint-Laurent. La stratégie des croisières internationales est le seul projet touristique au Québec qui rassemble et positionne le Saint-Laurent des Iles-de-la-Madeleine jusqu'à Montréal.

À Saguenay, les retombées sont nombreuses tant sur le plan économique, que sur le plan social. L'apport de ce marché a permis de mettre en valeur l'un des plus beaux affluents du Saint-Laurent, le Fjord du Saguenay, de bonifier l'offre touristique régionale de façon importante et de générer plusieurs millions d'investissements privés. En seulement quelques années,

Saguenay s'est vu décerner à trois reprises le prestigieux prix « Best Port Welcome Award » par les dirigeants de lignes de croisières internationales, avec mention spéciale en 2012 « Hands down, the best in the world ! »

### 1.3 Principale zone d'influence

Le Port de Saguenay est situé sur le seul cours d'eau navigable qui permet l'entrée des navires transocéanique 100 km à l'intérieur des terres à partir du fleuve Saint-Laurent. De ce fait, le Port de Saguenay est un port en eau profonde situé le plus près des régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougamau-Chapais, et le Centre Nord du Québec. La zone d'influence, présentée sur la figure 1, montre le territoire pour lequel le Port de Saguenay est stratégiquement positionné pour desservir, notamment dû à sa proximité ainsi qu'aux accès ferroviaires et terrestres existants. Afin de couvrir les possibilités de développement des ressources présentes au nord de la rivière Saguenay et du Lac St-Jean de manière adéquate, l'APS prévoit la construction d'un nouveau terminal maritime sur la rive nord. La réalisation de ce projet est rendu possible dans le cadre du projet de l'entreprise Ariane Phosphate qui en sera le principal utilisateur suite à la mise en service de sa mine du Lac à Paul.



**Figure 1 : La zone d'influence de Port de Saguenay**

## **2. Avis de l'Administration portuaire du Saguenay sur le projet**

Depuis quelques années maintenant, la mise en valeur des ressources naturelles présentes dans le nord du Québec est identifiée comme un élément important de la stratégie de développement économique du gouvernement du Québec. En effet, le déploiement du Plan Nord, mis de l'avant par le gouvernement actuel, vise entre autres à favoriser l'exploitation et l'exportation de ressources naturelles situées au nord du Québec. Pour les projets impliquant de grands volumes, ces ressources devront inévitablement transiter par des installations portuaires en eau profonde lorsque destinées aux marchés internationaux. Au Québec, il existe un nombre très limité de ports publics en eau profonde en mesure de permettre l'expédition de ces cargos. Par ailleurs, le gouvernement du Québec a identifié la Stratégie Maritime, dont il doit annoncer les détails au cours des prochaines semaines, comme étant l'autre axe de développement économique majeur de la province. Dans les deux cas, la région du Saguenay-Lac-St-Jean est très bien positionnée afin de jouer un rôle majeur et participer activement à la réussite des projets. En effet, la possibilité d'accueillir parmi les plus grands navires océaniques dans le Saguenay représente un avantage de taille. Possédant une largeur minimale d'environ 1 km et une profondeur pouvant aller jusqu'à plus de 250 m, avec un seuil minimum à 20 m à son entrée, le Saguenay représente un chenal de navigation de premier choix. Nous tenons également à rappeler que le Saguenay a été utilisé par les navires marchands depuis plus d'un siècle. De plus, au cours des 30 dernières années, le nombre de grands navires fréquentant le Saguenay a diminué de manière importante. En effet, il est passé de plus de 300 à la fin des années 1980 à environ 200 aujourd'hui. La réalisation d'un projet comme celui d'Ariane Phosphate ne permettrait donc même pas de revenir aux niveaux de fréquentation enregistrés auparavant.

L'Administration portuaire du Saguenay est impliquée dans le projet faisant l'objet de la présente audience depuis plusieurs années. Dans un premier temps, le Port a travaillé de concert avec le promoteur dans les premières versions de son projet alors qu'il prévoyait acheminer son minerai en direction du terminal maritime de Grande-Anse par chemin de fer. Suite à la réalisation d'études technico-économiques qui ont démontrées la non rentabilité de ce scénario et les difficultés techniques associées à cette option, l'entreprise minière a avisé l'APS de son besoin de transiter son minerai directement à partir de nouvelles installations qui devraient être

construites sur la rive nord du Saguenay. Pour l'Administration portuaire, la construction de ces nouvelles infrastructures maritime en rive nord se veut une opportunité de développement qui cadre parfaitement avec sa mission de développement économique. En effet, la réalisation du projet de mine d'Ariane Phosphate et la construction du terminal maritime nécessaire à son exploitation permettra non seulement à un projet majeur et important pour la région de se réaliser, mais également à mettre à la disposition d'autres entreprises une infrastructure portuaire publique en rive nord, un secteur actuellement mal desservi en infrastructures portuaires.

En effet, il n'existe actuellement pas d'installations portuaires ayant la capacité de desservir les projets d'exploitation de ressources situés au nord de la rivière Saguenay, sans transiter par les routes normées, les zones densément peuplées et les ponts fortement achalandés qui traversent ce cours d'eau. Le projet d'Ariane Phosphate permettrait de désenclaver un territoire riche en ressource minérale jusqu'ici peu exploité.

Par ailleurs, il est évident que notre région a besoin de diversification économique et de projets qui serviront de levier de développement. Selon les plus récentes données de l'Institut de la statistique du Québec le taux de croissance de l'emploi au Saguenay-Lac-Saint-Jean en 2013 était de -2,3% alors que pour l'ensemble du Québec il était de 1,2%. Pour la même période, le taux de chômage se situait à 9,2% au Saguenay-Lac-Saint-Jean comparativement à 7,6% pour l'ensemble du Québec<sup>1</sup>. Ces chiffres parlent d'eux même.

Ainsi, en plus d'être un moteur économique important en soit, le projet d'Ariane Phosphate permettra peut-être à d'autres projets importants de voir le jour dans notre région en permettant la mise en place d'infrastructures portuaires sur la rive nord du Saguenay. Sur le plan économique, ce projet est sans équivoque très positif.

La possibilité d'utiliser le Saguenay comme voie de navigation pour atteindre les marchés internationaux est sans contredit un des principaux avantages de la région et l'une de ses principales conditions de succès. Ce fut le cas historiquement depuis son ouverture et son industrialisation, c'est le cas actuellement et nous sommes convaincus que ce sera encore le cas dans le futur.

Lors de la première partie des audiences, nous avons compris que le projet à l'étude soulève certaines inquiétudes, notamment en ce qui concerne le volet transport. Nous sommes

---

<sup>1</sup> Institut de la statistique du Québec, 2014 : *Panorama des régions du Québec, Édition 2014*

cependant d'avis que le promoteur a fait ses devoirs afin d'évaluer toutes les options de transports envisageables et comprenons que l'alternative proposée est celle qui donne au projet les meilleures chances de succès. Le scénario retenu ainsi que les mesures de mitigation et de compensation proposées peuvent certainement encore être améliorées, et le seront sûrement, mais nous croyons que le promoteur a jusqu'à maintenant agit de bonne foi en étant proactif et assumons qu'il continuera de le faire pour la suite de son projet. La cohabitation est possible lorsque tous acteurs concernés sont de bonne foi. Nous croyons donc qu'il est certainement possible de conjuguer les inquiétudes et intérêts de chacun tout en permettant la réalisation de ce projet.

En conclusion, l'Administration portuaire du Saguenay supporte le projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul par Ariane Phosphate et croyons que le BAPE devrait rendre un avis favorable.