

Projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium à Saguenay

6211-19-027



Groupe de travail Transports

Saguenay–Lac-Saint-Jean | juin 2017

Dans le cadre du suivi du Sommet économique régional

Mot des présidents

Madame,
Monsieur,

C'est avec fierté que nous présentons le rapport du groupe de travail sur les Transports. Le défi lancé par le premier ministre suite au Sommet économique régional du Saguenay–Lac-Saint-Jean était ambitieux. Les membres du groupe de travail devaient élaborer un Plan de transport régional intermodal qui dépasse les frontières administratives et qui rend plus compétitifs les projets de développement économique.

L'offre de transport est un facteur décisionnel majeur pour la concrétisation de tout grand projet industriel.

Or, les travaux du groupe ont permis de mettre en valeur des atouts distinctifs de la région, souvent méconnus du grand public : un très vaste réseau de chemins multiusages hors-normes, un réseau ferroviaire branché au marché nord-américain, un port en eau profonde navigable à l'année, de nombreux aéroports.

Ce rapport a été possible grâce à l'implication des membres du groupe de travail. À titre de coprésidents, nous unissons nos voix pour remercier tous les membres du groupe de travail. Des remerciements particuliers sont nécessaires pour refléter le niveau d'engagement de deux membres responsables de sous-groupes de travail, MM. Luc Lalancette et Dany Saint-Pierre.

C'est en travaillant tous ensemble que le Saguenay–Lac-Saint-Jean, grâce à son réseau de transport, deviendra le point de convergence entre la Stratégie maritime et les projets de développement situés sur le territoire du Plan Nord.

Priscilla Nemey

Vice-présidente exécutive chez Promotion Saguenay



Jean-Pierre Boivin

Préfet de la MRC de Maria-Chapdelaine



Table des matières

Mot des présidents	3
Liste des cartes	5
Liste des abréviations utilisées	5
Rappel du mandat	6
Le mandat	6
Les livrables	6
Sommaire des recommandations	7
Préambule	8
1. Le plan régional intermodal	10
1.1 Le réseau stratégique des chemins multiusages	11
1.2 Le transport ferroviaire	18
1.3 Le transport maritime	22
1.4 Le transport aérien	24
1.5 Les zones intermodales	31
2. Une porte d'entrée pour les promoteurs	33
3. Les droits des Premières Nations	34
4. La main-d'œuvre	35
5. Conclusion	36
Signature des membres du groupe	37
Annexe	38

Liste des cartes

Carte 1 : Chaîne logistique internationale	9
Carte 2 : Réseau stratégique des chemins multiusages	13
Carte 3 : Aires protégées au nord de la région	17
Carte 4 : Réseau ferroviaire	19
Carte 5 : Aéroports du Saguenay–Lac-Saint-Jean.....	25
Carte 6 : Zones intermodales	32

Liste des abréviations utilisées

APS	Administration portuaire du Saguenay
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
CED	Centre d'excellence sur les drones
CFRS	Chemin de fer Roberval-Saguenay
CN	Canadien National
CRÉ	conférence régionale des élus
DEC	Développement économique Canada
INMQ	Institut national des mines du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MESI	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports
SOPFIM	Société de protection des forêts contre les insectes et maladies
SPN	Société du Plan Nord
ZIP	Zone industrialo-portuaire

Rappel du mandat

Le 7 octobre 2015, le premier ministre du Québec, responsable de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et député de Roberval, Philippe Couillard, et son adjoint parlementaire pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et député de Dubuc, Serge Simard, ont annoncé la mise sur pied de 11 groupes de travail dont les mandats permettront de poursuivre les travaux amorcés lors du Sommet économique régional tenu le 18 juin 2015.

Le groupe de travail Transports propose une vision innovante des transports en tant que prérequis essentiel à l'établissement de projets industriels d'envergure.

Le mandat

Le mandat consiste à optimiser le réseau de transport régional en tant qu'actif stratégique pour maximiser les retombées de l'exploitation des ressources naturelles ainsi que les activités reliées au Plan Nord et à la Stratégie maritime. Le mandat prévoit la mise sur pied d'un comité opérationnel réunissant les acteurs du réseau ferroviaire à la recherche de solutions pour améliorer le réseau actuel.

Un second mandat consiste à favoriser le développement industriel lié au terminal maritime de Grande-Anse par l'établissement d'une zone industrialo-portuaire (ZIP).

Les livrables

- Mise en place d'un plan de transport régional intermodal
- Mise en place de pistes de solution à l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire

Spécifiquement en regard du mandat visant l'établissement d'une ZIP :

- Entente de collaboration dans le cadre de la Stratégie maritime du Québec;
- Identification du potentiel;
- Mise sur pied d'un comité local de concertation;
- Plan de développement.

Sommaire des recommandations

Recommandations

LE RÉSEAU STRATÉGIQUE DES CHEMINS MULTIUSAGES

- 1 Promouvoir le réseau stratégique de chemins multiusages.
- 2 Réserver un corridor permettant de relier directement l'extrémité nord de la région à la route des Monts-Otish (route 167) avant de décréter le statut permanent de parc national Nibiischii.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

- 3 Rio Tinto évaluera avec la collaboration de la Ville de Saguenay la possibilité d'aménager une voie d'évitement le long des rails du CFRS.
- 4 Identifier un tracé et évaluer sommairement les coûts d'une voie de contournement entre Jonquière et le terminal maritime de Grande-Anse.

LE TRANSPORT MARITIME

- 5 Soutenir le plan d'investissement de l'Administration portuaire du Saguenay.
- 6 Appuyer le projet de terminal maritime en rive nord de l'Administration portuaire du Saguenay.

LE TRANSPORT AÉRIEN

- 7 Soutenir le plan de modernisation de l'aéroport Saguenay-Bagotville.
- 8 Mettre en place un projet de coopérative aérienne, en partenariat avec les entreprises, afin de mieux desservir la région.

LES ZONES INTERMODALES

- 9 Réaliser une étude de caractérisation des zones intermodales actuelles et potentielles.
- 10 Connecter le réseau stratégique de chemins multiusages aux autres réseaux (maritime, ferroviaire et routier) le plus efficacement possible.

UNE PORTE D'ENTRÉE POUR LES PROMOTEURS

- 11 Financer une ressource qui agira comme porte d'entrée en transport, qui assurera la promotion du plan et qui favorisera la concertation des acteurs en transport.

LA MAIN-D'ŒUVRE

- 12 Assurer une adéquation entre l'offre et la demande pour des formations adaptées à la conduite de camions hors norme, la voirie, la sécurité et la logistique du transport.

Préambule

L'offre de transport est un facteur décisionnel majeur pour la concrétisation de tout grand projet industriel. Dans le contexte de la mondialisation, où les matières premières peuvent parcourir de très grandes distances avant d'être transformées, le Saguenay–Lac-Saint-Jean détient le potentiel de devenir un centre névralgique de transport pour le territoire nordique québécois. La région dispose d'un vaste réseau routier, de chemins multiusages et de voies ferrées. Elle possède aussi des infrastructures maritimes en eau profonde donnant accès à la voie maritime et de nombreux aéroports.

Le groupe de travail sur les Transports a relevé le défi d'élaborer une vision globale d'un plan de transport régional intermodal répondant à plusieurs enjeux : optimiser le transport ferroviaire, désenclaver une partie du territoire du Plan Nord grâce à un réseau de chemins multiusages hors norme, relier ces différents moyens de transport par des points de convergence appelés « zones intermodales » et devenir une des plaques tournantes du transport aérien vers le Nord. La concrétisation de ce plan de transport constituera, sans contredit, un atout distinctif pour la promotion de la région auprès d'investisseurs.

Grâce à son offre de transport, le Saguenay–Lac-Saint-Jean constitue le point de convergence entre la Stratégie maritime et les projets de développement situés sur le territoire du Plan Nord.

Une offre logistique globale de transport démarque la région par rapport au reste du Québec. En innovant, nous deviendrons plus performants et pourrons nous démarquer à l'échelle mondiale.

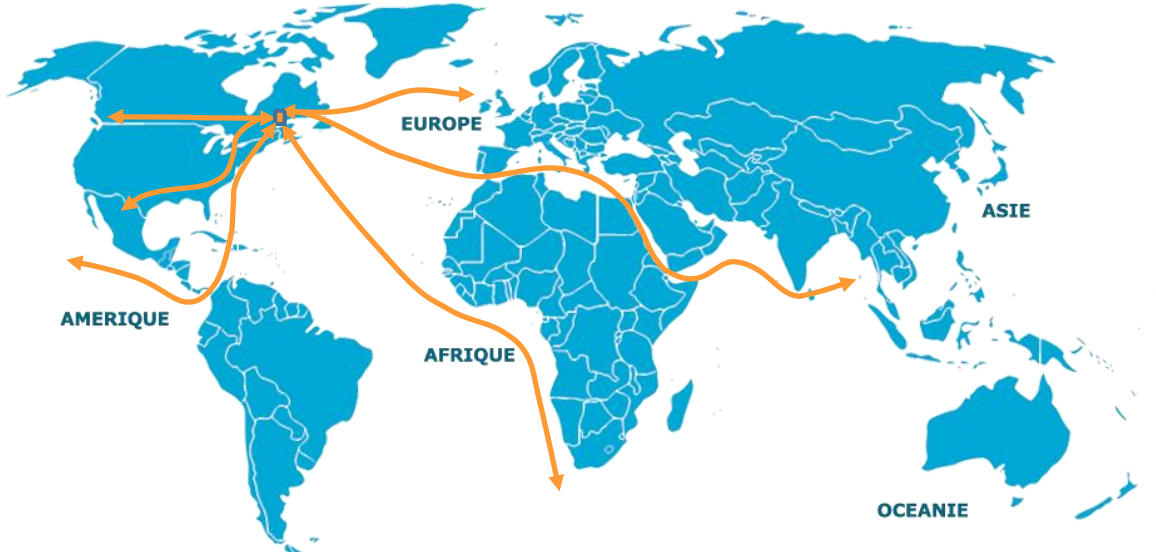
La région, un maillon dans la chaîne logistique globale

Le plan de transport régional intermodal vise à positionner la région dans l'offre de transport internationale. Cela signifie que pour un promoteur, la région est un maillon dans une chaîne logistique globale et complexe. C'est pourquoi il est important de miser sur nos atouts tout en solutionnant les diverses faiblesses de l'offre de transport régionale, et ce, en proposant des solutions réalistes.

Ce plan propose un arrimage entre deux stratégies nationales, en l'occurrence le Plan Nord et la Stratégie maritime. Pour y parvenir, il faut être en mesure d'offrir aux promoteurs une chaîne logistique simple, fonctionnelle et fiable.

La figure ci-dessous présente le positionnement de la région dans la chaîne logistique internationale.

Carte 1 : Chaîne logistique internationale



Le plan de transport intermodal détient le potentiel d'augmenter la performance et la compétitivité des projets à l'échelle internationale et d'améliorer l'offre promotionnelle (Plan Nord) proposée aux investisseurs potentiels. Il pourrait permettre l'accès à un port en eau profonde aux projets du territoire du Plan Nord ainsi qu'un accès au territoire nord-américain via le réseau ferroviaire.

Un plan pour le territoire nordique québécois

Le plan présenté dans ce document se veut une solution gagnante pour le territoire nordique québécois, et c'est avec un appui des principaux acteurs économiques, des communautés autochtones, des municipalités régionales de comté (MRC) et des régions limitrophes que ce plan pourra voir le jour.

Il est important de spécifier que ce plan décrit une offre de transport au bénéfice du Saguenay – Lac-Saint-Jean et des régions limitrophes. C'est en travaillant ensemble et en partageant une vision commune des enjeux qui nous concernent que nous pourrons générer un maximum de retombées économiques et sociales.

1. Le plan régional intermodal

Le plan régional intermodal proposé ici présente les caractéristiques des principaux réseaux et infrastructures de transport présents dans la région, soit le réseau stratégique de chemins multiusages, le ferroviaire, le maritime et l'aérien. Bien que la présence de ces modes de transport soit un actif important pour la région, **ceux-ci prennent toute leur valeur lorsqu'ils sont interconnectés.**

Le plan régional intermodal poursuit l'objectif que la région devienne le point de convergence entre la Stratégie maritime et des projets de développement situés sur le territoire du Plan Nord. Il constitue un avantage économique indéniable qui accroît la compétitivité des projets.

D'abord, ces travaux permettront à la région de mettre en valeur le réseau stratégique de chemins multiusages. Ce réseau, qui s'étend jusqu'à la limite nord de la région, permet des interconnexions avec les régions limitrophes et il devrait être lié aux autres modes de transport (réseau routier normé, maritime et ferroviaire). Pour mettre en œuvre ce plan, la région devra se doter d'une porte d'entrée permettant de faire du développement concerté avec l'ensemble des parties prenantes afin de faciliter la réalisation des projets.

Le réseau routier normé constitue l'infrastructure de transport la plus développée dans la région. D'ailleurs, 45 % du transport des marchandises s'effectue par ce réseau. Le plan régional intermodal propose de valoriser les autres modes de transport afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les coûts d'entretien du réseau, et ce, en cohérence avec le Plan stratégique 2013-2015 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET). En effet, le Plan stratégique vise à soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés par la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises et de l'intermodalité.

1.1 Le réseau stratégique des chemins multiusages

Le territoire forestier régional est couvert par un vaste réseau de chemins multiusages permettant le transport hors norme, en dimension et en charge, jusqu'aux limites nord de la région. Cette infrastructure de transport lourd constitue l'un des principaux avantages comparatifs de la région.

Avec la collaboration des MRC et de la communauté de Mashteuiatsh, un réseau stratégique prioritaire a été prévu pour garantir l'accès au territoire et la connexion aux régions limitrophes. D'ailleurs, l'exercice d'identification du réseau régional stratégique s'inscrit dans le prolongement des travaux initiés conjointement par les MRC, Mashteuiatsh, le MFFP et la CRÉ en 2014.

Ces chemins, construits, entretenus et utilisés par l'industrie forestière, bénéficient aujourd'hui à une multitude d'utilisateurs (Hydro-Québec, Rio Tinto, Forces armées canadiennes, villégiateurs, pourvoyeurs, écotouristes, etc.). Ils pourraient constituer la pierre d'assise à l'essor des industries situées sur le territoire du Plan Nord.

Le réseau stratégique de chemins multiusages hors norme, d'une capacité de transport de 165 tonnes et plus, constitue un atout distinctif.

Le réseau stratégique régional

Le territoire est accessible par le réseau stratégique régional de chemins multiusages constitué majoritairement des chemins de classe hors norme et de classes 1 et 2 et permettant de transporter d'importants volumes de façon sécuritaire et économique. Ces chemins sont généralement conçus pour supporter des charges d'au moins 165 tonnes. La cartographie du réseau stratégique régional est présentée dans le présent rapport.



Camion hors norme

Crédit photo : Produits forestiers Résolu

Le réseau stratégique se compose d'une solide ossature de 5 axes nord-sud qui s'étendent jusqu'aux limites de la région administrative. Les axes sont clairement identifiés sur la carte présentée à la page suivante. Ce réseau stratégique se décline en primaire et secondaire. Le réseau stratégique primaire correspond aux chemins à prioriser tandis que le réseau stratégique secondaire est complémentaire et offre des alternatives au réseau primaire.

Axes nord-sud

- **Axe A** : La route R203, dont le point de départ est une zone intermodale utilisée entre autres par Produits forestiers Résolu au km 90 de la route 167, croise le chemin de fer et se prolonge jusqu'à la route des monts Otish au km 340.
- **Axe B** : La route R206, dont le point de départ est situé dans la municipalité de Girardville, chemine vers le nord parallèlement à l'axe A. Cette route s'étend sur près de 300 km jusqu'à l'extrême nord de la région.
- **Axe C** : La route R257 (dite « chemin de Résolu »), dont le point de départ est situé dans la ville de Dolbeau-Mistassini, rejoint la R206 au nord de la région.
- **Axe D** : La route R250 (dite « route de la zec des Passes ou de la zec des Passes dangereuses »), dont le point de départ est situé dans la municipalité de Saint-Ludger-de-Milot, s'étend sur 300 km. Cet axe donne accès à un axe est-ouest (axe 2). C'est le deuxième axe le plus au nord.
- **Axe E** : La route R200 (dite « route des monts Valin »), dont le point de départ est situé dans la municipalité de Saint-Fulgence à proximité de l'emplacement projeté du futur terminal maritime de la rive nord du Saguenay, converge avec la route R253 jusqu'à la connexion de l'axe 2.

Les axes B et C ont été identifiés pour rejoindre la route des monts Otish. L'axe C1 se connecte à la route des monts Otish au km 470 alors que l'axe C2 se connecte au km 390.

Une étude devra être réalisée afin de déterminer le choix le plus avantageux en prenant en compte l'état des chemins existants et les nouveaux tronçons à construire. Pour plus de détails, voir la recommandation 2.

En complémentarité avec les 5 axes nord-sud, 4 axes est-ouest parachèvent le quadrillage du territoire. L'axe 1 connecte le secteur minier au sud de Chapais et la Mauricie au réseau stratégique par la route d'Obedjiwan. L'axe 2 connecte tous les axes nord-sud entre eux en plus de permettre l'accès aux régions du Nord-du-Québec (à l'ouest) et de la Côte-Nord (à l'est). L'axe 3 connecte le Saguenay-Lac-Saint-Jean à la Mauricie par le chemin de la Branche-Ouest et l'axe 4 donne accès à la Côte-Nord à partir de l'axe E.

Axes est-ouest

- **Axe 1** : La route R212 (dite « route d'Obedjiwan ») offre un branchement à la région de la Mauricie. Le tracé de cet axe se poursuit vers le nord par la route R451 jusqu'à la région minière au sud de Chapais.
- **Axe 2** : La route R236 permet le passage entre 3 axes nord-sud. Cette route offre un branchement à la région administrative du Nord-du-Québec (municipalités de Chibougamau et d'Eeyou Istchee Baie-James) et converge vers la route du Nord. Cet axe se poursuit vers l'est par la route R251 qui débute au km 110 de la route de la zec des Passes et se poursuit vers l'est en croisant la route des monts Valin (R253) sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay et offre un branchement à la région de la Côte-Nord.
- **Axe 3** : La route R211 (dite « chemin de la Branche-Ouest »), dont le point de départ est situé dans la municipalité de La Doré, donne accès à la région de la Mauricie.
- **Axe 4** : La route R953 située sur les monts Valin donne accès à la Côte-Nord à partir de l'axe E.

Carte 2 : Réseau stratégique des chemins multiusages



Ce réseau stratégique de chemins multiusages couvre donc l'ensemble du territoire régional du nord au sud et de l'est à l'ouest permettant d'accéder au territoire du Nord ainsi qu'aux régions limitrophes.

Les atouts du réseau stratégique des chemins multiusages

Le réseau stratégique de chemins multiusages constitue un atout majeur pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il offre notamment une **connexion essentielle** entre le territoire, les ressources naturelles et les réseaux ferroviaires et maritimes.

A. Faciliter l'accès au territoire

La qualité première du réseau stratégique de chemins multiusages est d'offrir l'accès à une grande partie du territoire. L'industrie forestière en est actuellement la principale utilisatrice, mais d'autres usagers peuvent en bénéficier.

Le groupe de travail Mines et métaux, mis en place à la suite du Sommet économique régional, a le mandat de définir les actifs stratégiques pour la réalisation de projets miniers. À cet égard, le réseau des chemins multiusages constitue assurément un atout, puisqu'il facilite les activités de prospection et la levée d'indices miniers. Il permet également l'approvisionnement des mines et le transport du minerai.

B. Offrir une connexion directe entre le transport routier hors norme, le ferroviaire et le maritime

Le réseau stratégique offre la possibilité d'une connexion directe avec les autres modes de transport. La section 1.5 du rapport traite plus en détail la notion d'intermodalité en indiquant des zones intermodales et les connexions possibles avec les autres modes de transport.

C. Élargir le panier d'options de transport

Le réseau stratégique des chemins multiusages offre à un promoteur un panier d'options de transport polyvalentes, résilientes et adaptables aux contingences. Ce réseau constitue également une solution au phénomène de congestion ou au non-fonctionnement circonstanciel d'un autre mode de transport.

En empruntant ce réseau, les ressources situées sur le territoire du Plan Nord peuvent circuler dans les différentes zones intermodales. Ainsi, un promoteur potentiel peut planifier ses besoins en transport en fonction d'un panier de solutions. Par exemple, il peut privilégier des itinéraires qui lui permettent d'utiliser tour à tour le hors-norme et le ferroviaire, le hors-norme et le maritime, et le hors-norme et le routier normé.

D. Relier le nord au sud et l'est à l'ouest

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean et les régions limitrophes ont un enjeu commun : la nécessité d'offrir des solutions de transport complètes et intégrées aux promoteurs de projets. Les coûts de transport sont souvent un facteur déterminant de la viabilité d'un projet. Les infrastructures de transport doivent être complémentaires d'une région à l'autre.

Il apparaît donc essentiel de créer des solutions de transport complémentaires qui permettent à plusieurs régions de tirer profit des infrastructures afin d'assurer le développement du Québec.

De plus, le réseau stratégique de chemins multiusages offre des solutions prometteuses au déficit d'infrastructure identifié par les gouvernements provincial¹ et fédéral² dans les territoires nordiques.

¹ *Vision stratégique du développement minier au Québec*, 2016.
https://mern.gouv.qc.ca/mines/vision/documents/vision-mines_long-fr.pdf.

² <https://www.mcan.gc.ca/sciences-terre/sciences/exploitation-ressources-infrastructure/10797>

Recommandation 1 : Promouvoir le réseau stratégique des chemins multiusages.

Le réseau stratégique des chemins multiusages constitue un atout majeur pour la région. Cependant, il est encore méconnu.

La promotion de ce réseau auprès des instances régionales et provinciales, et des futurs investisseurs est essentielle.

La carte jointe au rapport est un outil de promotion qui devrait se retrouver dans les kiosques lors d'événements, par exemple Québec mines.

Les organisations de développement économique (SPN, MESI, MRC, Promotion Saguenay et Investissement Québec) et celles qui offrent des services de transport (CN et Administration portuaire du Saguenay) sont invitées à faire la promotion du réseau.

Le gouvernement fédéral, notamment Développement économique Canada (DEC), est également invité à le promouvoir.

Pour concrétiser ces atouts, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean fait face à l'enjeu de garder ouvert l'accès au Grand Nord québécois.

La réserve de biodiversité projetée Albanel-Témiscamie-Otish, en instance d'obtenir le statut permanent de parc national, ainsi que la mise en place des zones de protection du caribou forestier rendront impossible, dans un futur rapproché, la construction de toute nouvelle infrastructure de transport. Il ne sera bientôt plus possible d'ajouter une liaison routière hors norme directe entre la région du Nord-du-Québec et le Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Cette situation pourrait être préjudiciable aux deux régions concernées, puisqu'elle risque d'accroître substantiellement les coûts de transport des futurs projets miniers et industriels. Il pourrait en résulter une perte de retombées économiques qui affecterait ces deux régions, les communautés autochtones présentes sur ces territoires ainsi que l'ensemble du Québec.

Recommandation 2 : Réserver un corridor permettant de relier directement l'extrémité nord de la région à la route des monts Otish (route 167) avant de décréter le statut permanent de parc national.

La réserve de biodiversité projetée Albabel-Témiscamie-Otish (statut permanent envisagé de parc national Nibiischii) ainsi que les zones de protection du caribou forestier présentement en élaboration sont en voie d'enclaver définitivement le nord de la région.

Il est nécessaire de partager une vision du transport avec la région du Nord-du-Québec et de concrétiser un partenariat avec les Premières Nations concernées (Cris et Innus).

La construction d'un chemin multiusage permettant le transport hors norme se concrétiserait seulement dans l'éventualité de la réalisation d'un projet.

Le corridor souhaité offrira un choix de transport additionnel aux futurs promoteurs. En effet, le tracé pourrait permettre de diminuer les impacts de la circulation dans le parc national en répartissant celle-ci sur deux routes distinctes (route 167 et R206).

L'identification d'un corridor permettra d'enclencher une série de démarches administratives pour un changement de zonage ou une exclusion afin de rendre possible la construction d'un chemin multiusage.

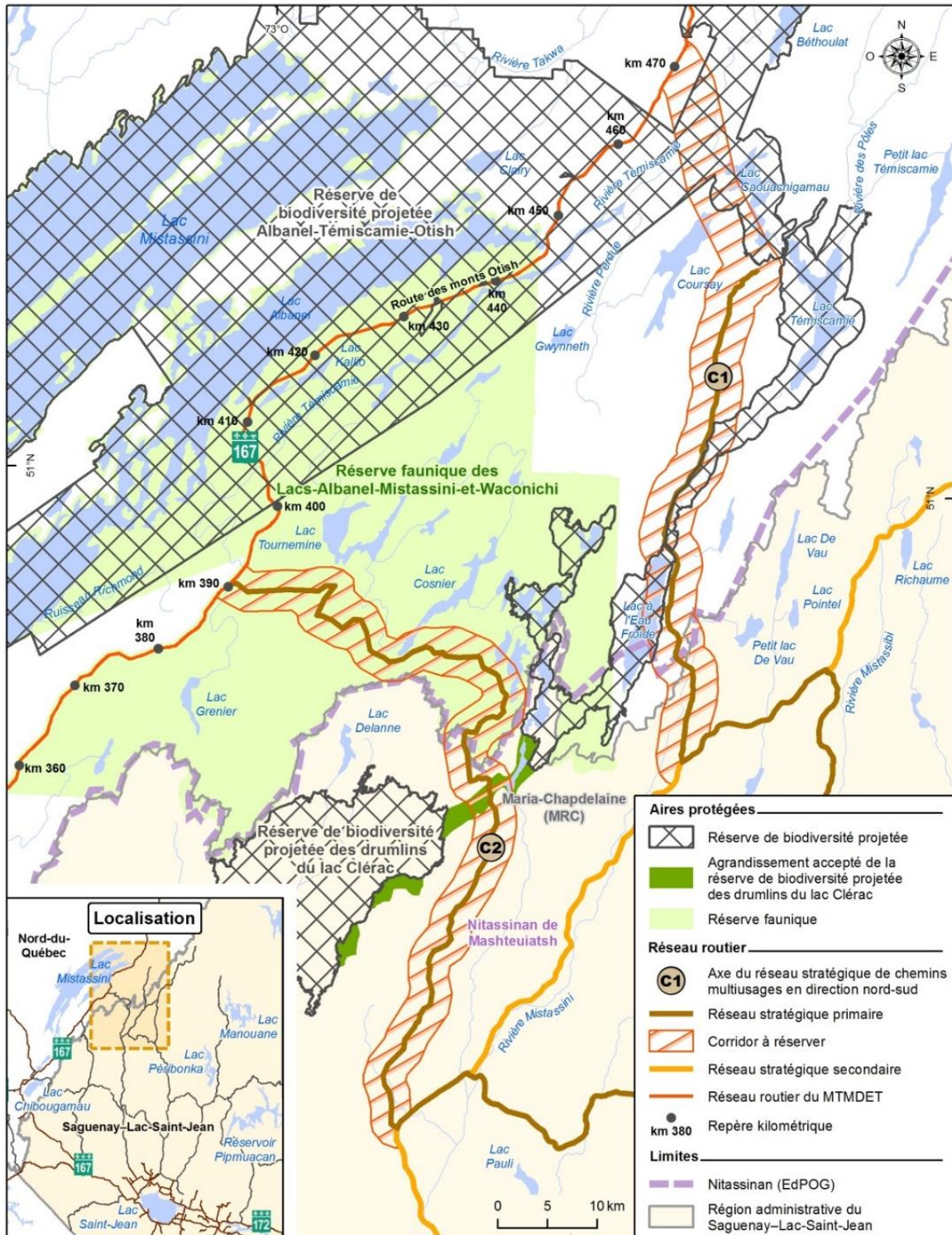
Les corridors C1 et C2 ont été identifiés pour rejoindre la route des monts Otish. Ces deux corridors prennent naissance sur la route R206.

Le corridor C1 est celui qui est situé le plus au nord. Pour qu'il puisse rejoindre la route des monts Otish aux environs du km 470, on devra prolonger un chemin existant sur une distance d'environ 25 kilomètres. Le chemin existant ainsi que son éventuel prolongement sont situés en partie à l'intérieur des limites de la réserve de biodiversité projetée Albabel-Témiscamie-Otish qui obtiendra prochainement un statut de parc national, géré par les Cris.

Le corridor C2 est situé plus au sud et permettrait de rejoindre la route des monts Otish au km 390. C'est un chemin qui nécessiterait une mise à niveau. L'agrandissement de la réserve de biodiversité projetée des Drumlins-du-Lac-Clérac, dont le statut permanent sera décrété bientôt, pourrait rendre impossible la mise à niveau de ce chemin.

Une étude permettrait de déterminer les démarches requises pour réserver ces deux corridors.

Carte 3 : Aires protégées au nord de la région



1.2 Le transport ferroviaire

Historiquement, l'essor économique de la région a été étroitement associé à l'implantation de la grande industrie (pâtes et papiers, aluminium) qui s'est développée grâce à une ressource première abondante (forêt, électricité) et à un réseau de transport ferroviaire qui la reliait aux marchés nord-américains. Fait souvent méconnu, ce réseau ferroviaire, avec le transport maritime, a été pendant longtemps le lien vital qui a relié l'économie régionale au continent.

Pour faire face au défi de la diversification économique et attirer de nouvelles industries, l'amélioration de la compétitivité, de l'accessibilité et de la performance du réseau ferroviaire devient une condition incontournable.

Le réseau ferroviaire s'étend sur près de 800 kilomètres, prenant naissance au Nord-du-Québec, près du secteur minier de Chapais-Chibougamau, et traversant la MRC du Domaine-du-Roy, Mashteuiatsh, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, la municipalité de Larouche et la ville de Saguenay. Le réseau compte trois antennes dans la région : Triquet–Normandin–Dolbeau-Mistassini, Alma et Laterrière. La carte 4 montre le réseau ferroviaire.

Deux entreprises se partagent le réseau ferroviaire, le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS) appartenant à Rio Tinto. Une troisième organisation, l'Administration portuaire du Saguenay, assure la desserte ferroviaire de Grande-Anse qui relie sur 12,5 kilomètres le réseau du CFRS au terminal maritime de Grande-Anse.

1.2.1 Le réseau du Canadien National

Le Canadien National (CN) est un chemin de fer de juridiction fédérale, régi par l'Office des Transports du Canada et la Loi sur les transports au Canada. En vertu de cette loi, l'entreprise a l'obligation de fournir le service aux entreprises qui en font la demande.

Le réseau du CN relie la région au réseau nord-américain et donne accès aux marchés mondiaux.

Le CN est propriétaire de l'antenne ferroviaire qui relie Normandin à Dolbeau-Mistassini et la planification des travaux en vue de sa remise en fonction en 2017 a été entreprise au printemps dernier.

Enfin, l'entreprise réalise ses propres analyses et possède un plan d'investissement afin de maintenir ou d'améliorer l'état de son réseau.

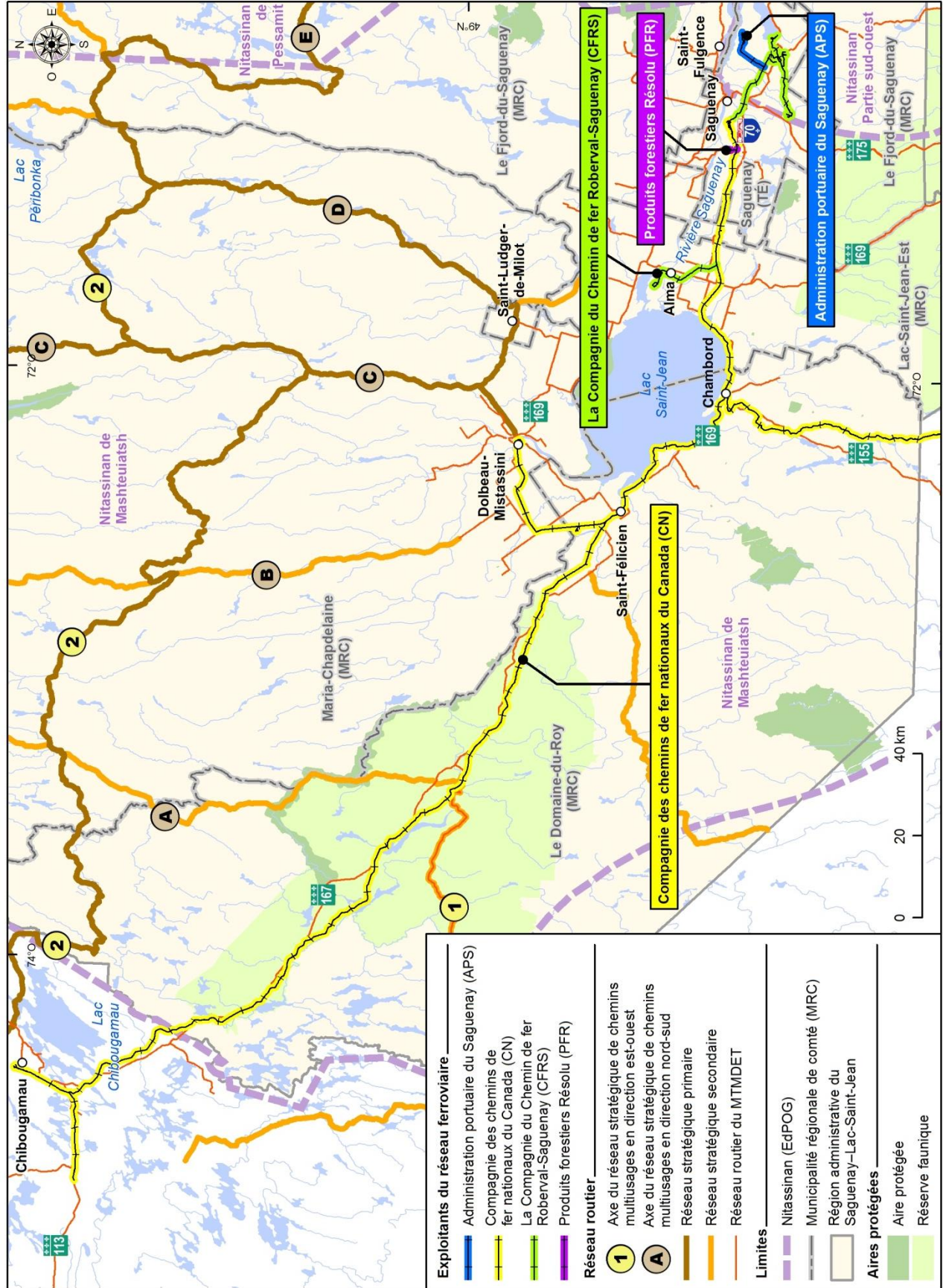
1.2.2 Le réseau du Chemin de fer Roberval-Saguenay

Le Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS) est un transporteur privé qui actuellement répond principalement aux besoins de Rio Tinto. Le CFRS est un chemin de fer de compétence provinciale et est régi par la Loi sur les chemins de fer du Québec.

Le CFRS dessert l'ensemble des installations régionales de Rio Tinto : la raffinerie d'alumine Vaudreuil et les autres installations du complexe Jonquière, le Centre technologique AP60, les sites de Grande-Baie et Laterrière ainsi que le site d'Alma de l'aluminerie Saguenay-Lac-Saint-Jean. De plus, il donne accès à la desserte ferroviaire de l'Administration portuaire du Saguenay. Chaque année, il transporte en matières premières (bauxite, alumine, coke vert, etc.) 7,7 millions de tonnes de matériaux grâce à ses 12 locomotives et ses 485 wagons. En plus de ces produits, le Chemin de fer Roberval-Saguenay permet aussi le transport des lingots d'aluminium.

Le réseau du CFRS revêt une importance stratégique puisqu'il constitue le seul accès au terminal maritime de Grande-Anse.

Carte 4 : Réseau ferroviaire



1.2.3 La desserte ferroviaire de l'Administration portuaire du Saguenay

D'une longueur de 12,5 kilomètres, la desserte ferroviaire de l'Administration portuaire du Saguenay, desservant le terminal maritime de Grande-Anse et sa zone industrialo-portuaire (ZIP), est connectée au réseau du CFRS dans l'arrondissement de La Baie à Saguenay.

Officiellement reconnue dans la Stratégie maritime du Québec, la ZIP est en mesure d'accueillir des projets majeurs. L'accessibilité à un port en eau profonde, la disponibilité de grands terrains industriels et son éloignement des centres urbains en font un site stratégique extrêmement attractif.

La desserte ferroviaire est un atout précieux pour la région en permettant au terminal maritime de Grande-Anse d'être connecté au réseau de chemin de fer nord-américain.

1.2.4 Enjeux du transport ferroviaire régional relevés par les études de Lemay + DAA Stratégies et du groupe BC2|CIMA+

Les études de Lemay + DAA Stratégies et du groupe BC2|CIMA+ intitulées *Portrait du réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de ses interconnexions portuaires* de 2015 ont soulevé deux enjeux pour répondre à un accroissement significatif de la demande de transport de marchandises sur le réseau ferroviaire :

1. la collaboration des acteurs ferroviaires

La présence de 3 acteurs non coordonnés (CN, CFRS et Administration portuaire) constitue une contrainte pour les investisseurs³.

2. la disponibilité de la voie

L'augmentation du trafic ferroviaire qui résulterait de futurs grands projets pourrait entraîner un phénomène de congestion sur le tronçon du CFRS⁴.

L'enjeu de la collaboration des acteurs des transports, tous secteurs confondus, sera traité de manière plus large à la section 2. Une proposition de porte d'entrée pour répondre aux besoins de transport des grands projets y est présentée.



Train du CFRS empruntant la desserte ferroviaire de Grande-Anse
Crédit photo : Érick Girard

³ Lemay+ DAA Stratégies. *Portrait du réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de ses interconnexions portuaires*, 2015, p. 14.

⁴ Lemay+ DAA Stratégies. *Portrait du réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de ses interconnexions portuaires*, 2015, p. 24.

Le réseau de transport ferroviaire du CN dispose de la capacité d'accueillir plusieurs projets majeurs. Pour sa part, le réseau du CFRS détient la capacité de répondre aux besoins de croissance de l'aluminerie Saguenay-Lac-Saint-Jean de Rio Tinto et de répondre, dans une certaine mesure, aux besoins de transport d'autres projets.

Le CFRS dessert déjà plusieurs clients tiers tout en réservant de la capacité de transport pour pourvoir aux besoins de croissance de l'aluminerie Saguenay-Lac-Saint-Jean de Rio Tinto. Malgré tout, il dispose d'espaces pour accommoder d'autres clients comme en témoigne sa collaboration dans des projets de développement économique. En effet, le CFRS démontre une ouverture à aménager des plages horaires qui permettent à des clients d'acheminer des marchandises au terminal maritime de Grande-Anse. Toutefois, les infrastructures du CFRS comportent des contraintes qui limitent la capacité à desservir simultanément plusieurs clients sans impact sur ses opérations et la communauté. L'accroissement d'achalandage sur le réseau du CFRS aura des effets sur celui-ci. Lors de la réalisation de plusieurs projets qui ajouteront du transport ferroviaire sur les voies du CFRS, il y aura un effet de congestion sur ce réseau. Cependant, il existe des options d'atténuation à moyen et long terme, notamment une voie d'évitement et une voie de contournement de la Ville de Saguenay pour permettre l'accès au terminal maritime de Grande-Anse.

Recommandation 3 : Rio Tinto évaluera avec la collaboration de la Ville de Saguenay la possibilité d'aménager une voie d'évitement le long des rails du CFRS.

Une voie d'évitement est un endroit où la voie ferrée se divise en deux sur une certaine distance pour se rejoindre à nouveau afin de permettre à deux trains de se croiser ou de se dépasser.

Cette recommandation consiste à entamer des discussions entre Rio Tinto et la Ville de Saguenay pour identifier le tracé optimal, les aménagements nécessaires et les coûts associés à une voie d'évitement.

Ces discussions devraient aussi prendre en compte l'acceptabilité sociale associée à une hausse de l'achalandage en milieu urbain.

La Ville de Saguenay devra s'assurer de planifier dans son schéma d'aménagement ces besoins futurs le long du chemin de fer du CFRS.

Recommandation 4 : Identifier un tracé et évaluer sommairement les coûts d'une voie de contournement entre Jonquière et le terminal maritime de Grande-Anse.

Une voie de contournement est un embranchement sur le réseau qui permet de contourner les noyaux urbains.

Une étude consisterait à identifier un tracé et évaluer sommairement les coûts d'une voie de contournement.

En fonction du tracé, la Ville de Saguenay devrait affecter, dans son schéma d'aménagement, un usage industriel aux terrains ciblés. Cette démarche n'implique

pas, à ce stade, un processus d'acquisition ou d'expropriation. D'autre part, afin de réduire les nuisances, la Ville devrait éviter de développer des zones résidentielles à proximité du rail et prévoir des zones tampons.

Rio Tinto et l'Administration portuaire du Saguenay devraient être impliquées dans la réalisation de l'étude afin d'optimiser les infrastructures ferroviaires existantes.

1.3 Le transport maritime

Le territoire maritime québécois possède un fort potentiel d'utilisation et d'exploitation sur lequel reposent plusieurs secteurs économiques. Associé au transport intermodal et à l'industrie de la logistique, le transport maritime permet aux entreprises régionales un meilleur accès aux marchés mondiaux. Il importe de miser sur l'avantage concurrentiel que constitue le terminal maritime de Grande-Anse. En effet, la rivière Saguenay est une voie essentielle au développement économique associé au Plan Nord (Stratégie maritime. Plan d'action 2015-2020).

La Stratégie maritime du Québec définit une zone industrialo-portuaire (ZIP) comme étant une zone industrielle située à proximité des services portuaires ainsi que d'infrastructures routières et ferroviaires. Les zones industrialo-portuaires favorisent la réalisation de projets d'investissement.

En juin 2016, le gouvernement du Québec a signé une entente de collaboration avec l'Administration portuaire du Saguenay, la Ville de Saguenay et Promotion Saguenay en vue d'implanter une zone industrialo-portuaire. La ZIP de Saguenay offre, à l'heure actuelle, une interface de transport maritime, ferroviaire et routier. Elle comprend différentes infrastructures, tels une desserte ferroviaire, un parc industriel maritime intermodal (PIMI), un terminal maritime en eau profonde et des terrains industriels disponibles pour la construction. Ses atouts permettraient de soutenir des activités industrielles d'envergure. La ZIP a le potentiel de constituer un centre névralgique en matière de transport pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et l'ensemble du Québec.

Pour soutenir le développement de la ZIP, un comité local a été mis en place. Son mandat consiste à circonscrire le périmètre de la ZIP et à élaborer un plan de développement. Les travaux du comité local tiendront compte des recommandations du groupe de travail Transports.

Recommandation 5 : Soutenir le plan d'investissement de l'Administration portuaire du Saguenay.

Le terminal maritime de Grande-Anse est la pierre angulaire du plan de transport intermodal. À cet égard, il serait primordial que les différents paliers de gouvernement soutiennent le plan d'investissement.

En effet, des investissements importants sont nécessaires pour bonifier et compléter les infrastructures du terminal maritime de Grande-Anse et de la zone industrialo-portuaire. Ils visent principalement la mise en place des infrastructures et de services communs nécessaires à son développement,

soit la disponibilité d'électricité haute puissance, de gaz naturel, d'approvisionnement en eau de procédé, de traitement et évacuation des eaux usées ainsi que d'un système de manutention mécanisé des matériaux en vrac (convoyeur) entre le terminal et les zones d'entreposage.

Ces infrastructures permettraient d'améliorer la compétitivité du port, son pouvoir d'attraction et de mieux desservir les projets du Nord.

Recommandation 6 : Appuyer le projet de terminal maritime en rive nord de l'Administration portuaire du Saguenay.

L'Administration portuaire du Saguenay promeut un projet de construction d'un terminal maritime public et multiusager en rive nord du Saguenay. En tant que promoteur, l'Administration portuaire du Saguenay prendra en charge toutes les opérations, de la manutention jusqu'au chargement des navires.

Une partie du plan régional intermodal repose sur la présence d'un terminal maritime en rive nord. En effet, cette infrastructure offre une connexion

intermodale entre le réseau stratégique des chemins multiusages et un port en eau profonde.

Il n'existe pas, ailleurs au Québec, d'autres sites comparables permettant la connexion d'un réseau de chemins multiusages d'une telle envergure à un port en eau profonde.

Cet atout représenterait un avantage comparatif pour la région et le territoire nordique québécois.



Terminal maritime de Grande-Anse

Crédit photo : Administration portuaire du Saguenay

1.4 Le transport aérien

Jusqu'ici, le plan de transport régional a couvert les dimensions qui concernent le déplacement des marchandises. Le réseau des chemins multiusages, le ferroviaire et le maritime offrent la possibilité de déplacer de très grands volumes de matières vers les marchés. L'offre du plan de transport se complète avec le transport aérien des personnes et des marchandises.

Plusieurs projets miniers sont présentement en cours sur le territoire du Plan Nord dont Stornoway, Éléonore et ArcelorMittal. D'autres projets pourraient voir le jour prochainement et Hydro-Québec prévoit d'importants investissements de 4,3 milliards de dollars d'ici 2020 dans la réfection de ses installations du Nord.

La région dispose de tous les atouts, avec son bassin d'entreprises et de travailleurs généralistes ou spécialisés en différents domaines, pour devenir, en posant les actions appropriées, une des plaques tournantes du transport aérien vers le Nord.

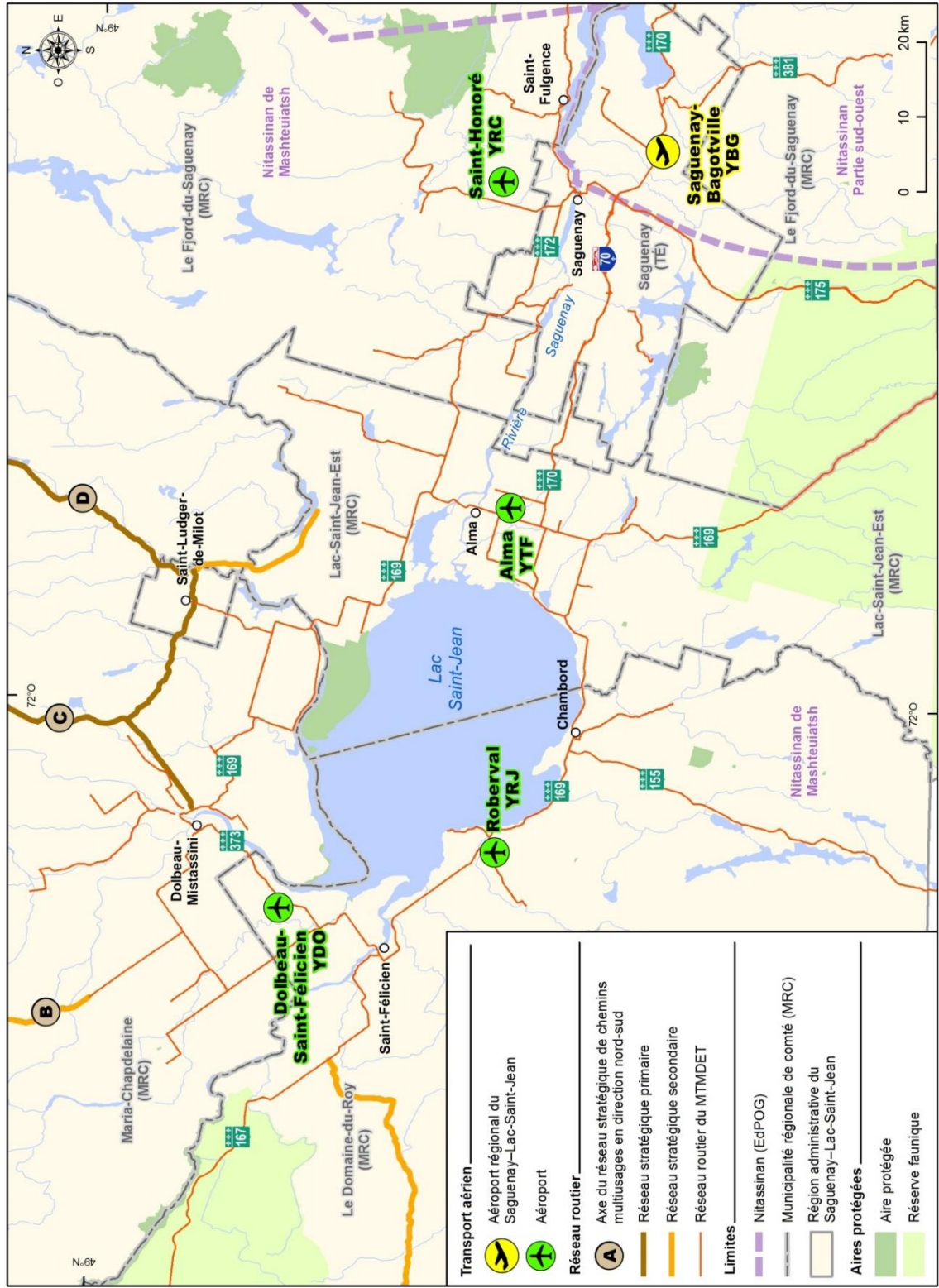
Cette section brosse un bref portrait des actifs aériens de la région. Deux enjeux de transport seront expliqués : les liaisons régulières vers les grands centres et le transport aérien des travailleurs vers les chantiers du Nord. Quelques recommandations viendront positionner le transport aérien dans une offre globale et intégrée de transport.



Aéroport de Saint-Honoré
Crédit photo : MTMDET

La région compte 5 aéroports publics ainsi que quelques hydrobases et héliports privés. La carte 5 présente l'emplacement des aéroports publics de la région.

Carte 5 : Aéroports du Saguenay–Lac-Saint-Jean



Chacune de ces installations est propice au nolisement d'avions et d'hélicoptères et se distingue par une spécialisation de ses services et activités.

Aéroports	Éléments distinctifs
YBG – Saguenay-Bagotville	<p>L'aéroport Saguenay-Bagotville (YBG) est l'aéroport régional du Saguenay–Lac-Saint-Jean, connexe à la base des Forces canadiennes Bagotville (BFC Bagotville). C'est le seul aéroport qui offre des vols réguliers vers Montréal-Trudeau (YUL) avec Air Canada Jazz et des liaisons saisonnières avec l'international. Deux transporteurs aériens, Sunwing et Air Transat, proposent des vols en partance de Saguenay-Bagotville vers le sud.</p> <p>Depuis 2015, l'aéroport Saguenay-Bagotville est devenu un aéroport d'entrée international pour des aéronefs de moins de 30 occupants.</p> <p>Des liaisons régulières sont aussi offertes avec Québec, Saint-Hubert ou Wabush par des transporteurs spécialisés dans le nolisement. Ainsi, plusieurs vols nolisés transportent des travailleurs vers des chantiers au Nord.</p>
YTF – Alma	<p>L'aéroport d'Alma (YTF) abrite le Centre d'excellence sur les drones (CED) qui se spécialise dans le développement, la préqualification, la formation des pilotes-opérateurs et l'entretien des drones civils et commerciaux. C'est un des seuls endroits homologués par Transports Canada qui possède un espace aérien consacré aux vols de drones.</p> <p>Basée à YTF, Panorama Aviation offre des services de transport aérien pour passagers et fret sous la forme de vols réguliers et de nolisements. Les principales destinations couvrent le nord du Québec, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut. L'entreprise offre également des vols vers Montréal-Trudeau (YUL), Québec (YQB), les provinces maritimes et l'Ontario.</p> <p>L'entreprise Produits Aviatech y offre aussi des services de maintenance.</p>
YRJ – Roberval	<p>L'aéroport de Roberval (YRJ) est l'une des principales bases d'opération des avions de la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU). La ville de Roberval a entamé des démarches avec le gouvernement du Québec afin d'assurer l'entretien des 14 avions-citernes du Service Aérien Gouvernemental à l'aéroport de Roberval.</p> <p>Sans disposer d'un service régulier de transport de passagers, des entreprises de nolisement d'aéronefs et d'hélicoptères y sont présentes.</p>
YRC – Saint-Honoré	<p>L'aéroport de Saint-Honoré est la propriété du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et se spécialise dans les services de formation en pilotage avec le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) du cégep de Chicoutimi et les entreprises Exact Air et Cargair.</p> <p>YRC est prisé par les clubs de pilotage récréatifs. Des entreprises d'entretien sont présentes et des services d'hébergement d'aéronefs sont offerts.</p>
YDO – Dolbeau–Saint-Félicien	<p>Exploité par une régie intermunicipale, l'aéroport Dolbeau–Saint-Félicien sert principalement pour la formation et les activités de loisirs de pilotes privés. L'aéroport peut accueillir des vols nolisés, de tourisme et d'affaires. De plus, il accueille déjà les avions pour les besoins de la Société de protection des forêts contre les insectes et maladies (SOPFIM).</p> <p>L'aéroport a bénéficié en 2016 d'une réfection importante de sa piste et de ses équipements lumineux. Des investissements additionnels sont prévus au bâtiment de l'aérogare.</p>

1.4.2. Le projet de mise aux normes de l'aéroport régional

L'aéroport Saguenay-Bagotville fait partie des aéroports régionaux les plus importants du Québec par rapport aux services aériens réguliers offerts. En plus d'être desservi par Air Canada Jazz sur une base régulière, il l'est également par Sunwing Airlines et Air Transat qui offrent plusieurs vols par semaine en hiver vers le sud, ce qui fait de Saguenay-Bagotville le seul aéroport régional au Canada à offrir autant de vols vers le sud.

Malgré l'obtention en 2015 de la désignation « aéroport d'entrée internationale pour tout vol de 30 occupants et moins », Saguenay-Bagotville ne peut profiter, de la part de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), de services de douanes plus étendus, ce qui constitue un frein au développement de l'aéroport puisqu'un service de douanes est essentiel pour attirer et mettre en place des vols en provenance de l'international. Les vols vers Saguenay-Bagotville doivent présentement faire un arrêt à Québec ou à Montréal pour remplir les formalités douanières. Cet arrêt représente un coût élevé pour les transporteurs (entre 10 000 \$ et 15 000 \$ par arrêt) et les passagers.

La mise en place d'un service de douanes régulier pour les vols internationaux de plus de 30 occupants est l'un des éléments clés du plan de développement de l'aéroport Saguenay-Bagotville. D'ailleurs, cet élément clé de développement rejoint et appuie la recommandation émise par le groupe de travail Tourisme concernant la mise en place de services de douanes plus étendus pour la région. (Voir le rapport Tourisme pour davantage de détails).

Afin de répondre plus adéquatement aux besoins de l'achalandage actuel, soutenir la croissance et accueillir de plus gros porteurs, l'aéroport doit procéder le plus tôt possible à une modernisation de l'aérogare et à la réfection d'une partie du tarmac.

Recommandation 7 : Soutenir le plan de modernisation de l'aéroport Saguenay-Bagotville.

Le plan de modernisation de l'aéroport Saguenay-Bagotville consiste en l'agrandissement de l'aérogare, la réfection du tarmac et la construction d'un hangar.

La participation financière des paliers de gouvernement provincial et fédéral est nécessaire pour que le projet se réalise.

Ce projet, en permettant de répondre aux besoins de la clientèle d'affaires et de mieux desservir les chantiers du Nord, engendrerait des retombées économiques importantes pour toute la région.

D'autre part, ces investissements sont essentiels pour accueillir des vols internationaux sans escale.



Projet d'aérogare
Crédit photo : Promotion Saguenay

1.4.3. Une liaison régulière entre la région et les grands centres

Pouvoir aux besoins de la clientèle d'affaires nécessite le maintien d'une liaison aérienne régulière avec les grands centres. Pour les gens d'affaires, l'avion est un mode de transport difficilement substituable par l'automobile ou l'autobus, eu égard à la durée – idéalement, l'aller-retour doit s'effectuer dans la même journée – et à la valeur du temps de déplacement. En ce sens, il est important de compter sur une liaison aérienne fiable, offerte à des heures commodes pour les voyageurs et moins sujette à des annulations ou à des changements d'horaire.

Au-delà de l'enjeu de la stabilité du service offert, le coût élevé de la liaison aérienne est perçu comme un frein autant pour les gens d'affaires que pour la clientèle touristique. En effet, il est fréquent d'observer des prix pour lesquels une liaison transcontinentale est moins onéreuse qu'une liaison Montréal-Trudeau–Saguenay-Bagotville.

Une solution serait de changer la façon de percevoir le transport aérien. Le groupe de travail propose de revoir la perception du transport aérien régional pour le considérer comme un service de transport en commun collectif pour les régions. Le modèle de soutien de l'État pourrait être revu en conséquence. Ces préoccupations seront portées au Sommet sur le transport aérien régional au Québec prévu en 2018.

1.4.4. Desservir les chantiers du Nord

Depuis longtemps, les travailleurs des chantiers du Nord utilisent l'avion pour atteindre leur lieu de travail. Les entrepreneurs ont recours de manière quasi systématique au transport aérien pour déplacer leur main-d'œuvre.

La demande en transport aérien vers le Nord prend la forme de vols nolisés et suit les cycles des grands travaux de construction et de travaux miniers. Les entreprises aériennes doivent être très agiles pour réussir à s'adapter à des cycles de haute intensité et à des cycles avec très peu d'activité.

Être en mesure de mobiliser et de déplacer rapidement sa main-d'œuvre sur un chantier est un facteur de compétitivité pour les entrepreneurs qui soumissionnent pour de grands projets. À défaut de services de transport répondant adéquatement à leurs besoins, plusieurs grands donneurs d'ordres se sont dotés d'aéronefs pour assurer eux-mêmes le service. Pour atteindre le Nord, plusieurs travailleurs doivent se déplacer vers un autre aéroport, selon leur port d'attache désigné.

Le coût du service aérien vers le Nord est extrêmement élevé. En effet, les liaisons interrégionales sont souvent plus onéreuses que les liaisons internationales. De quoi décourager plusieurs entrepreneurs qui souhaitent soumissionner pour de grands chantiers.

Recommandation 8 : Mettre en place un projet de coopérative aérienne, en partenariat avec les entreprises, afin de mieux desservir la région.

Plusieurs entreprises et travailleurs de la région doivent utiliser le transport aérien pour leurs déplacements vers le Nord. Ces entreprises bénéficieraient de la mise en place d'un projet pilote de coopérative aérienne avec les compagnies existantes.

La situation qui prévaut actuellement en transport aérien ne permet pas d'assurer un service stable à un coût raisonnable. Cette situation est un frein, autant pour les liaisons vers les grands centres que pour l'accès au Nord.

Pour mettre en place une telle coopérative, la première étape consiste à bâtir un plan

d'affaires et à valider l'intérêt des entreprises à participer.

Le MESI, le MTMDET et la coopérative de développement régional du Saguenay—Lac-Saint-Jean/Nord-du-Québec pourraient apporter leur soutien et leur expertise aux partenaires intéressés à développer ce projet de transport collectif.

Les MRC, par l'entremise de leurs organismes de développement, pourraient également accompagner les promoteurs et soutenir le projet.

1.4.5. Le transport aérien des marchandises

Actuellement, le transport aérien de colis ou de marchandises se fait à très petite échelle étant donné la grosseur des aéronefs qui effectuent le service. Plusieurs entreprises combinent le transport des personnes et des marchandises.

La région a plusieurs produits uniques et d'excellente qualité à exporter. Cependant, les entreprises font face à plusieurs difficultés pour acheminer leurs produits frais ou de marque vers les marchés internationaux. Le transport aérien des marchandises par des entreprises spécialisées est une avenue à explorer.

1.5 Les zones intermodales

La région bénéficie de la présence de plusieurs infrastructures de transport : routières, portuaires, ferroviaires et aéroportuaires. Pour les rendre attractives à de futurs promoteurs, elle doit connecter ces différents modes de transport à l'intérieur de zones intermodales.

L'intermodalité consiste à utiliser successivement au moins deux modes de transport pour réaliser le transport de marchandises, à partir du point d'origine jusqu'au point de destination. Les zones intermodales sont des points de jonction où l'on retrouve les infrastructures et les équipements nécessaires au transbordement, c'est-à-dire au passage des marchandises d'un mode de transport à un autre. Elles sont nécessairement situées à proximité des infrastructures de transport (routes, autoroutes, voies ferrées, ports, aéroports).

Les zones intermodales constituent des endroits stratégiques pour le développement des parcs industriels. Dans une optique d'offrir des solutions de transport intégrées et compétitives, il faut instaurer une collaboration entre les différents parcs industriels, les zones intermodales et les centres de transbordement existants.

L'intermodalité constitue une des conditions nécessaires permettant d'offrir aux promoteurs des solutions de transport intégrées, fonctionnelles et compétitives, pouvant facilement s'insérer dans une chaîne logistique globale.

Par exemple, le terminal maritime de Grande-Anse constitue une zone intermodale permettant le transbordement de marchandises du ferroviaire, du maritime et du routier. Autour de ces activités de transport viennent se greffer des activités industrielles.

Recommandation 9 : Réaliser une étude de caractérisation des zones intermodales actuelles et potentielles.

Quatre zones intermodales publiques ont été identifiées dans des parcs industriels. (Voir la carte 6.)

Il faut miser sur les avantages comparatifs de la présence du réseau hors norme. À cet effet, deux zones intermodales ont été identifiées, l'une connectant le hors-norme au ferroviaire au nord du lac Saint-Jean et l'autre connectant le hors-norme au maritime au nord de la rivière Saguenay.

La MRC de Maria-Chapdelaine promeut depuis quelques années un projet de zone intermodale hors norme/ferroviaire à Dolbeau-Mistassini (parc industriel des Grandes Rivières). Ce projet comprend, du point de vue ferroviaire, la requalification du lien Normandin-Dolbeau-Mistassini, la construction d'un pont ferroviaire au-dessus de la rivière Mistassini ainsi qu'un lien jusqu'au parc industriel des Grandes Rivières.

L'Administration portuaire du Saguenay, quant à elle, promeut une zone intermodale hors norme/maritime à Sainte-Rose-du-Nord. Ce projet prévoit la construction d'un terminal maritime en rive nord du Saguenay.

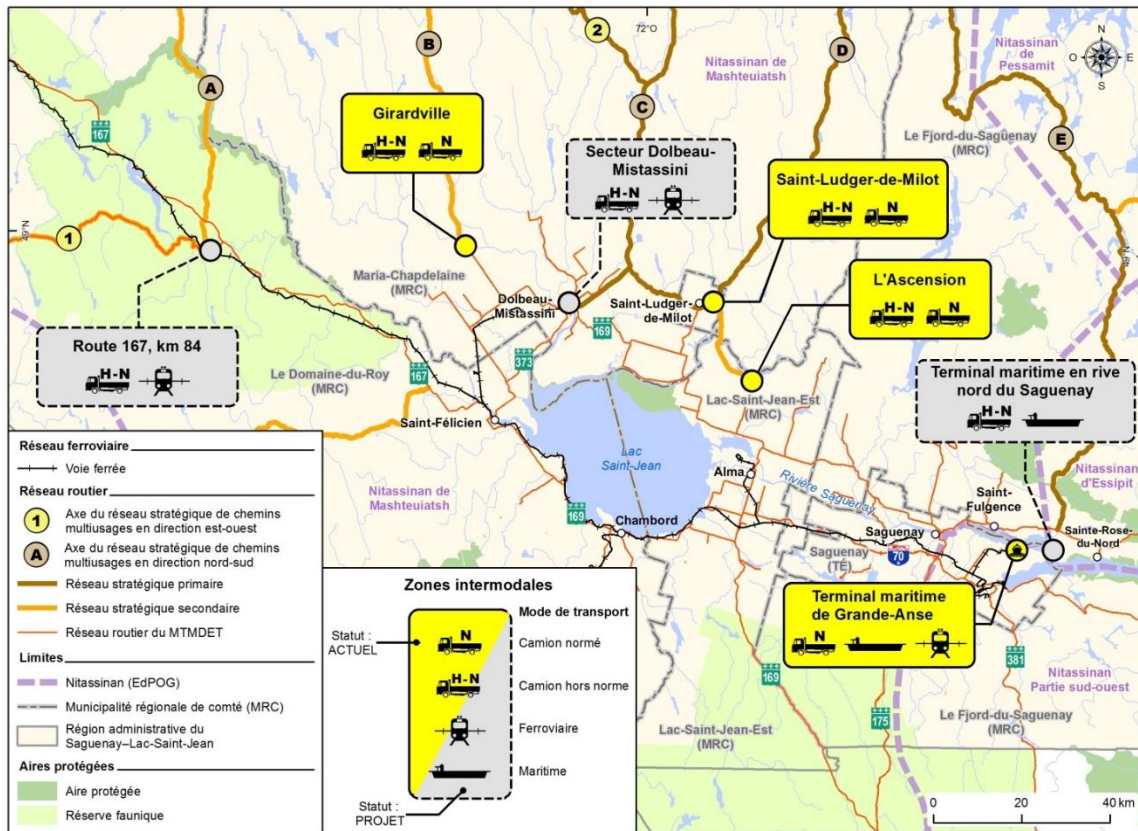
Ces zones intermodales procureraient à la région un avantage distinctif.

L'étude permettra de caractériser les zones existantes et de déterminer la localisation optimale de zones potentielles.

Le portrait des zones intermodales permettrait de planifier et d'optimiser, pour l'ensemble du territoire régional, l'implantation de services et d'équipements, ce qui éviterait de coûteux dédoublements. Le développement de ces zones se fera en fonction des opportunités d'affaires.

La carte ci-dessous identifie les différentes zones intermodales existantes. Ces dernières se situent à Girardville, à Saint-Ludger-de-Milot, à L'Ascension-de-Notre-Seigneur et à Grande-Anse. Des zones intermodales potentielles sont également identifiées. L'étude de caractérisation permettra de localiser plus précisément celles-ci.

Carte 6 : Zones intermodales



Recommandation 10 : Connecter le réseau stratégique de chemins multiusages aux autres réseaux (maritime, ferroviaire et routier) le plus efficacement possible.

La présence d'un vaste réseau de chemins hors norme constitue un avantage comparatif du territoire régional lorsqu'on le situe au sein de la compétition mondiale. Permettre, au sein d'une zone intermodale, le transbordement de marchandises

directement des camions hors norme vers le ferroviaire ou le maritime réduira considérablement les coûts de transport qui ont un impact significatif sur la viabilité financière des grands projets.

2. Une porte d'entrée pour les promoteurs

Les sections précédentes du plan ont permis de mettre en valeur les potentiels de chacun des modes de transport. Ceux-ci sont un actif important pour la région et prennent toute leur valeur lorsqu'ils sont interconnectés. Cette section propose des moyens pour y parvenir.

Les travaux du groupe de travail ont permis d'améliorer la concertation dans le domaine du transport des marchandises. Afin de faciliter l'élaboration d'une offre de transport qui réponde aux besoins logistiques des grands projets, le recours ponctuel à une porte d'entrée régionale serait privilégié.

Le groupe de travail recommande de désigner une personne responsable de jouer le rôle de porte d'entrée pour les promoteurs, d'assurer la promotion du plan de transport intermodal et de favoriser la concertation des acteurs en transport. Cette personne-ressource pourrait être financée par les MRC et Mashteuiatsh. Elle aura le mandat de faciliter le démarchage du promoteur et de réduire les délais pour obtenir une offre de transport.

Le rôle de porte d'entrée est présenté ci-dessous.

ÉTAPES	DESCRIPTION
Un promoteur s'adresse à la personne-ressource	Présentation du projet, particulièrement la dimension transport, pour compléter son plan d'affaires.
La personne-ressource entre en contact avec les entreprises en transport	Préparation d'une rencontre d'information lors de laquelle le promoteur présentera son projet aux entreprises concernées.
Tenue de la rencontre d'information	Prise de connaissance du projet et évaluation de l'intérêt à soumissionner. Possibilité de partenariat d'affaires.
Dépôt d'une offre par les entreprises intéressées	Dépôt des offres au promoteur.

Recommandation 11 : Financer une ressource qui agira comme porte d'entrée en transport, qui assurera la promotion du plan et qui favorisera la concertation des acteurs en transport.

Le MESI, la Société du Plan Nord, les MRC et la Ville de Saguenay pourraient financer cette ressource.

Cette dernière aurait la responsabilité d'accueillir les promoteurs et de référer aux services de développement économique des MRC et de la Ville de Saguenay. Également, elle s'assurerait de la promotion du plan

intermodal auprès des investisseurs et des acteurs en transport, et les concerterait.

Pour le promoteur, le service offert par cette ressource faciliterait le démarchage et réduirait les délais pour obtenir une offre de transport. Pour les entreprises en transport concernées par le projet, il deviendrait plus facile de déposer une offre en transport et même d'établir des partenariats d'affaires.

3. Les droits des Premières Nations

Les activités de transport peuvent affecter les droits des Premières Nations. C'est pourquoi il est important de considérer leur présence sur le territoire. Par exemple, pensons au projet de prolongement de la route R206 qui peut affecter les activités traditionnelles ou encore à la construction d'un terminal maritime en rive nord du Saguenay. Cette section du rapport met en contexte les droits des Premières Nations à l'égard du développement des infrastructures et des réseaux de transport.

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean bénéficie de la présence des Innus, dont les Pekuakamiulnuatsh. Ses membres sont présents dans toute la région, mais avec une concentration à Mashteuiatsh. Le territoire ancestral des Pekuakamiulnuatsh couvre la majeure partie de la région. Une partie du territoire est partagée avec les communautés d'Essipit et de Pessamit.

Les Premières Nations ont longtemps été ignorées et placées en marge du développement. Les tribunaux ont, cause après cause, rétabli la question de leurs droits ancestraux de sorte qu'on ne peut plus les éviter et cela fait partie intégrante des préoccupations du groupe de travail Transports.

À l'égard des enjeux de développement du territoire, les Premières Nations sont des actrices et des partenaires incontournables. En effet, les Pekuakamiulnuatsh ne sont pas insensibles aux occasions d'affaires. Un document a d'ailleurs été produit par le groupe de travail Premières Nations pour faciliter l'instauration de relations d'affaires durables entre la communauté innue et le milieu régional.

Les droits des Premières Nations s'inscrivent dans une dynamique de consultation, d'harmonisation et de compensation. Avant toute décision, orientation ou action, les communautés doivent être informées et consultées le plus en amont possible et de façon distincte des autres intervenants en raison de la nature de leurs droits. Les gouvernements ont une responsabilité constitutionnelle à cet égard. De plus, si un projet de transport affecte leurs droits, des mesures d'harmonisation doivent être convenues avec le gouvernement et le promoteur. Puis, si l'harmonisation est impossible et qu'il y a des impacts à prévoir, ce sont des mesures de compensation qui s'appliquent, en fonction de l'évaluation de ces impacts. Ces étapes sont sous la responsabilité des gouvernements et des promoteurs en vertu de leurs rôles et responsabilités respectifs.

Les démarches en vue de la signature d'un traité de clarification des droits faciliteraient le développement du territoire.

4. La main-d'œuvre

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean dispose du plus important bassin de main-d'œuvre au nord de la ville de Québec. Grâce à son expertise des grands projets nordiques, ses équipementiers et ses fournisseurs de services, la région est avantageusement positionnée pour tirer profit des investissements dans le nord de la province. En matière de transport hors norme, les entreprises forestières ont déjà une excellente expertise assurément transposable à d'autres types d'industries.

La disponibilité de la main-d'œuvre dans le domaine du transport routier hors norme sera un enjeu dans les prochaines années.

Recommandation 12 : Assurer une adéquation entre l'offre et la demande pour des formations adaptées à la conduite de camions hors norme, la voirie, la sécurité et la logistique du transport.

Ces formations devront couvrir, entre autres, la conduite de camions hors norme en milieu isolé, la construction et l'entretien des chemins, et la sécurité des chemins en milieu isolé.

Il est important que ces formations soient adaptées à la fois aux autochtones et aux allochtones.

Les formations doivent tenir compte des avancées technologiques en transport notamment celles de la 4^e révolution industrielle.

5. Conclusion

Il est crucial que le plan de transport intermodal proposé s'adapte aux enjeux suivants : l'acceptabilité sociale des grands projets, la concrétisation éventuelle d'une portion de la route inuite du Québec et l'avènement de l'industrie 4.0 dans le secteur des transports.

L'acceptabilité sociale des grands projets

L'acceptabilité sociale est une notion difficile à cerner et qui pourtant est de plus en plus utilisée. Elle semble englober les préoccupations et les valeurs des Québécoises et Québécois, qu'ils agissent comme promoteurs ou dans les milieux d'accueil. Il se dégage un certain nombre d'actions, de principes et d'attentes à respecter pour faire en sorte qu'un projet soit considéré acceptable socialement par le plus de gens possible et qu'il soit en même temps bénéfique aux communautés. Le groupe Mines et métaux propose des outils pour tenir compte de cet enjeu.

La route inuite du Québec

Le groupe de travail affirme que la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean constitue le point de convergence entre la Stratégie maritime et les projets de développement situés sur le territoire du Plan Nord, et ce, grâce aux possibilités de transport qu'offre la région. Cette vision, lorsque mise en superposition avec celle de la route inuite proposée par l'Institut national des mines du Québec (INMQ)⁵, prend une toute nouvelle envergure. La route inuite consiste à relier par un accès routier l'extrême nord au sud du Québec, de Kuujuaq à Chibougamau, et à relier la route Transtaïga à Shefferville par un lien de l'ouest vers l'est.

Ce projet de route inuite prône un développement économique durable et responsable du territoire nordique québécois, et ce, sous l'égide de la concertation et du partenariat entre le gouvernement du Québec, les Premières Nations, les autorités régionales ainsi que les entreprises y étant actives. En assurant un accès au territoire, cette route facilitera le déplacement des personnes et des biens. Elle permettra de diminuer significativement les coûts de transport et de développement de tous les projets miniers situés dans ce couloir d'une largeur de 200 kilomètres, en plus de favoriser le développement touristique et énergétique. Elle représente une infrastructure stratégique pour le déploiement du Plan Nord et se retrouve à l'annexe 1.

La route inuite du Québec constitue ainsi une vision à laquelle le plan de transport intermodal du Saguenay–Lac-Saint-Jean peut contribuer. L'avantage comparatif que constitue la présence d'un **vaste réseau de chemins hors norme sur le territoire québécois est un déterminant devant être nécessairement pris en compte lors de la planification de la route inuite**. Cet avantage demeure méconnu et doit être promu. La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean offre au territoire nordique **l'accès à un port en eau profonde toute l'année et à un réseau ferroviaire continental** par l'entremise du couloir intermodal (voir carte de l'annexe 1) proposé par l'INMQ.

La révolution industrielle 4.0

Dans le secteur des transports, cette révolution 4.0 correspond au développement du transport intelligent (sans chauffeur ou encore un chauffeur pour 3 ou 4 camions hors norme) et de l'électrification des transports. Celle-ci stimulera l'émergence d'emplois et de compétences axés sur la technologie numérique. La révolution des transports implique une augmentation importante de la demande énergétique et d'emplois (et de compétences) axés sur la technologie numérique.

Des sites d'expérimentation de transport intelligent en milieu urbain, comme Montréal, seront mis en place dans un avenir rapproché. Des sites d'expérimentation de camions intelligents sont actuellement effectués ailleurs dans le monde. Ces deux derniers types d'essai, impliquant de la recherche et du développement, ne correspondent pas aux besoins du Nord du Québec. La région est toute désignée pour participer à d'autres types d'essai, avec les populations nordiques.

⁵ <http://www.inmq.gouv.qc.ca/ARTICLESINMQ>

Signature des membres du groupe

Ce document constitue une vision partagée par l'ensemble des membres du groupe de travail Transports. La signature conjointe des membres du groupe est garante de la volonté des intervenants de la filière Transports à se mobiliser sur des enjeux et des objectifs communs.

Précision : Le présent rapport engage les signataires à titre de membres du groupe de travail et n'implique pas les organisations auxquelles ils appartiennent.



M^{me} Priscilla Nemy
Coprésidente



M. Jean-Pierre Boivin
Coprésident



M^{me} Nathalie Lessard



M. Stéphane Boivin



M. Luc Lalancette



M. Carl Laberge



M. Patrice Beaudry



M. Clermont Gilbert *



M. Dany Saint-Pierre



M. Pierre Levasseur



M. André Nepton



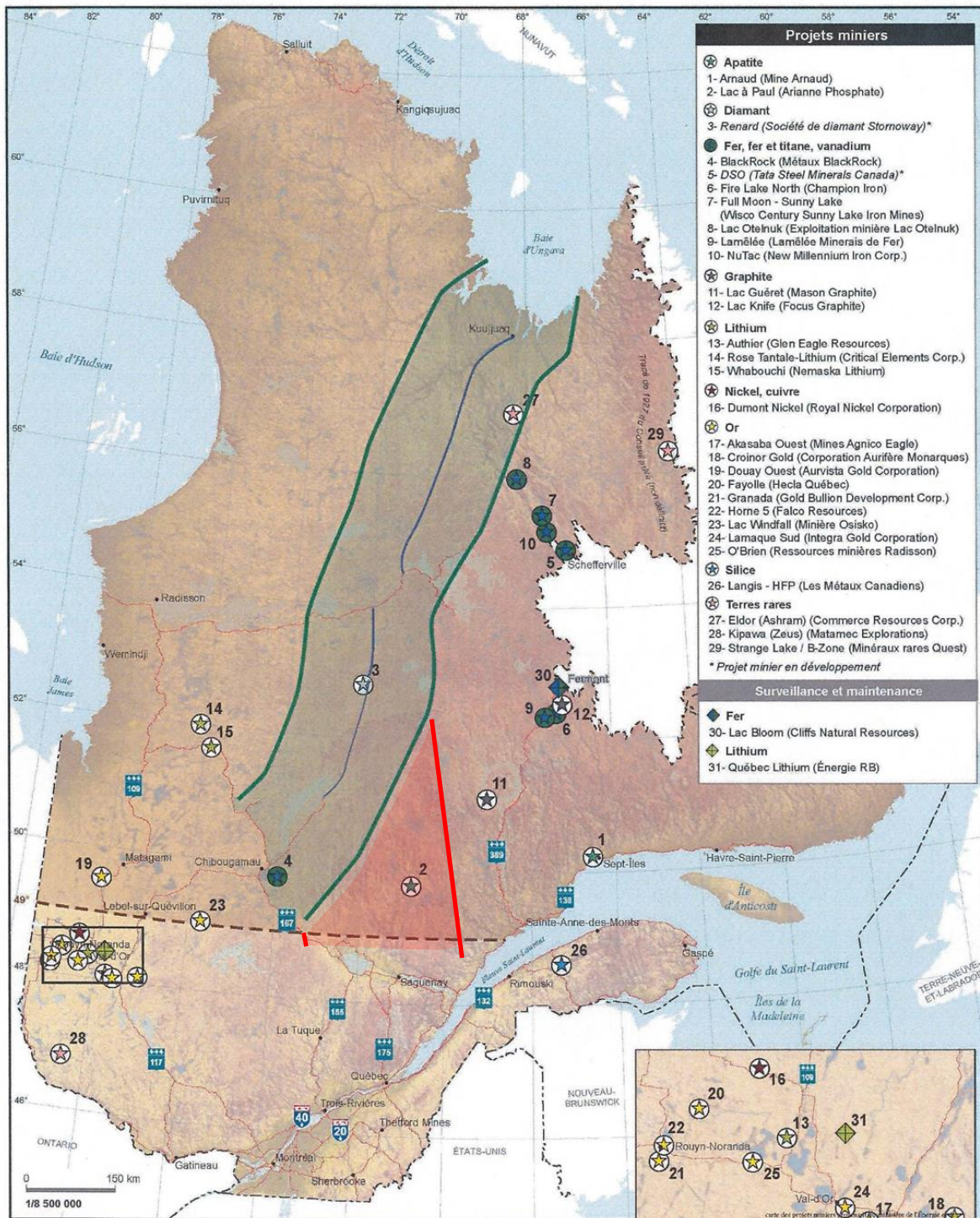
Jérôme Lavoie

Les membres du groupe tiennent également à souligner la contribution des collaborateurs suivants :

M^{mes}. Louise Bélanger et Nathalie Audet et MM. Pierre-Yves Boivin, Marc Dubé, Marc Tremblay, Jacques Potvin, Danny Bouchard, Nicol Minier, Olivier Turcotte, Stéphane Gauthier et Pierre Bilodeau.

Annexe

PLAN NORD : LA ROUTE INUITE DU QUÉBEC



Territoire du Plan Nord

Réalisation
 Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
 Direction de l'information géologique du Québec

Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
 © Gouvernement du Québec, juillet 2016

Institut national des mines
Québec

couloir multimodal
 nouvelle route à construire

couloir multimodal du plan de transport régional intermodal

