

## Mémoire de Métaux BlackRock Inc.

### Transport ferroviaire dans la région du Saguenay Lac St-Jean

Présenté au groupe de travail transport et

au sous-groupe de travail sur l'intermodalité

Sommet économique régional

10 janvier 2017

## La situation

### I. Le projet

Métaux BlackRock inc. (« BlackRock ») développe actuellement un projet de mine de Vanadium-Titane-Magnetite (VTM) dans la région de Chibougamau. Dans le cadre de son projet, BlackRock prévoit construire une usine de transformation de son concentré VTM dans la zone industrialo-portuaire de Grande Anse, à Saguenay. Les produits de l'usine de transformation seront ensuite acheminés par bateaux aux différents marchés.

Ce projet d'environ 1 milliard \$ créera près de 1 000 emplois directs et indirects dont près de 300 emplois directs dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean; de plus il aura des retombées économiques appréciables pour les régions de Chibougamau et du Saguenay-Lac-St-Jean.

Dans la phase initiale de développement, environ 850 000 tonnes de concentré VTM, en provenance de la mine, seront acheminés par train au Terminal de Grande-Anse, ce qui équivaut à près de 8,000 wagons par année ou 160 à 180 wagons par semaine.

Pour tout projet de développement minier à grand volume, la logistique est un facteur déterminant pour le financement, la rentabilité et la durabilité des opérations. Par conséquent, le succès du projet BlackRock nécessite un accès au terminal de Grande-Anse **fiable, sécuritaire, à des tarifs compétitifs et à long terme.**

### II. Réseau régional : trois propriétaires différents

Le réseau ferroviaire régional est caractérisé par la présence de deux acteurs majeurs : le Canadien National (« CN ») qui possède le réseau à l'ouest de Jonquière (à l'exception du tronçon Saint-Bruno-Alma) et la

Compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay (« Roberval-Saguenay ») qui possède de son côté le réseau situé à l'est de Jonquière et le tronçon Saint-Bruno-Alma.

L'interconnexion entre les deux réseaux est située à Arvida. De plus l'Administration portuaire du Saguenay (« Port Saguenay ») qui possède le Terminal portuaire de Grande-Anse possède également le tronçon situé entre la voie du Roberval-Saguenay et le Terminal de Grande-Anse.

Le CN détient un monopole de facto en ce qui concerne la desserte ferroviaire de la région située à l'ouest de Jonquière. Quant au Roberval-Saguenay il détient un tel monopole pour la région située à l'est de Jonquière et à Alma.

La distance en chemin de fer entre Chibougamau et le terminal de Grande-Anse est d'environ 374 km. A titre de comparaison, Chibougamau est située à 615 km du Port de Trois-Rivières et à 672 km du Port de Québec.

Une filiale du CN, la Compagnie de chemin de fer d'intérêt local du Nord du Québec (CFILNQ) opère le tronçon de 347 km reliant Chibougamau à Jonquière qui appartient au CN. Roberval-Saguenay est propriétaire du tronçon de 15 km qui relie l'interconnexion du CN à Arvida à la voie desserte de Port Saguenay et Port Saguenay est propriétaire du tronçon de 13 Km reliant le Terminal de Grande-Anse à la voie du Roberval-Saguenay.

Port Saguenay est donc le port le plus près de la région de Chibougamau. Toutefois la situation particulière du Roberval-Saguenay, propriétaire d'un tronçon de 15 km entre Jonquière et l'embranchement de Port Saguenay, lui octroi, de fait, le contrôle de l'accès au Terminal de Grande-Anse.

**Les convois de BlackRock devront donc circuler sur des tronçons de chemins de fer appartenant à trois propriétaires différents entre Chibougamau et le Terminal de Grande-Anse. A moins d'entente entre les parties, ceci obligera donc BlackRock à en venir à des ententes avec ces trois propriétaires afin de mener ses convois à bon port.**

### **III. Les contraintes reliées à la production**

La programmation des convois de chemin de fer de BlackRock entre Chibougamau et le Terminal de Grande-Anse devra tenir compte de plusieurs impératifs:

- BlackRock aura une mine, une usine pour concentrer son minerai et une usine de transformation métallurgique qui opéreront en continu tout au long de l'année;
- BlackRock devra s'assurer que les convois de concentré VTM soient programmés de façon à ne pas causer d'interruption de production à ses installations de Chibougamau et à sa fonderie de Saguenay;
- Le transport en hiver devra se faire dans les délais les plus courts possibles afin d'éviter le gel du concentré VTM; tout arrêt des convois devra être évité;
- La programmation des convois devra également tenir compte des capacités d'entreposage des installations de BlackRock à Chibougamau et à Saguenay.;
- BlackRock devra également prendre en compte les préoccupations des citoyens quant aux niveaux sonores générés par ses convois sur le tronçon du port de Saguenay;
- Rappelons à cet égard que le certificat d'autorisation de Port Saguenay pour sa voie de desserte ferroviaire lui impose des limites sonores de 55dB le jour et 50dB la nuit. Dans une étude soumise dans le cadre des audiences publiques tenue par le Bureau des audiences publiques sur l'environnement du Québec (« BAPE ») en mai et juin 2012, Port Saguenay a évalué que les niveaux sonores générés par un scénario de trois trains le jour et un train la nuit étaient de 50,2 dB(A) le jour et 47,6 dB(A) la nuit.

**Donc, en plus des contraintes liées à la multiplicité des exploitants ferroviaires dans la région, BlackRock devra également tenir compte dans la programmation de ses convois ferroviaire des impératifs liés à la protection de l'environnement et à la production de ses usines.**

#### **IV. Droits de circulation et interconnexion**

Il y a deux façons de traiter les convois ferroviaires de BlackRock:

1. les convois sont confiés à un transporteur, par exemple le CN qui négocie les droits de circulation avec les autres chemins de fer, ici le Roberval-Saguenay et Port Saguenay, afin de relier le client du point d'origine au point de destination avec un seul tarif ; dans le cas de BlackRock, cela signifie que les convois du CN pourraient circuler sans interruption de Chibougamau à Grande-Anse : **c'est la solution qui est normalement utilisée au Canada et c'est la solution la plus efficace du point de vue économique et environnemental ;**

2. chaque compagnie de chemin de fer prend en charge les wagons du client sur ses voies, avec ses propres locomotives et équipages ce qui implique que les convois de BlackRock seraient transportés de Chibougamau à Jonquière par CN qui les remettrait à Roberval-Saguenay à Jonquière qui les transporterait à l'embranchement du port ou au Terminal de Grande-Anse : **c'est la solution la moins optimale qui causerait le plus d'émission de gaz à effet de serre et le plus de bruit;**

Compte tenu des contraintes reliées à la production évoquées ci-dessus, BlackRock n'a d'autres choix que de s'entendre avec les exploitants ferroviaires pour mettre en place la solution 1. En effet le transport entre la mine et le Terminal de Grande-Anse devra se faire sans délai. Or, la solution 2 par ses multiples manipulations, ses changements d'équipages et de locomotives risque d'entraîner des délais importants dans le transport qui pourraient affecter les cycles de production de la fonderie de BlackRock et,

en hiver, entraîner le gel du minerai, ce qui est inacceptable pour BlackRock.

**Donc afin d'assurer un transport ferroviaire efficace et sécuritaire dans la région, BlackRock considère que les convois ferroviaires devront pouvoir circuler de leur point d'origine à leur point de destination sur les voies des uns et des autres avec le même équipage et sans changement de locomotives. Pour ce faire, il est impératif que CN, Roberval-Saguenay et Port Saguenay obtiennent les droits de circulation réciproques leur permettant de circuler sur les voies du réseau régional.**

## **V. Contexte juridique**

Le Canadien National est un chemin de fer de juridiction fédérale, régi par la *Loi sur les transports du Canada*, LC 1996, c.10 et l'Office des Transports du Canada. Le Roberval-Saguenay est un chemin de fer de juridiction provinciale régi par la *Loi sur les chemins de fer*, LRQ c.14.1 et la Commission des transports du Québec.

Cette double juridiction vient compliquer passablement la situation du transport ferroviaire dans la région.

### **1. Plaintes à la Commission des Transports**

Tant la loi fédérale que la loi provinciale prévoient dans certaines circonstances un recours au régulateur en cas de différend. Or, compte tenu de la situation particulière du réseau ferroviaire du Saguenay, les expéditeurs qui voudront avoir recours au régulateur, par exemple au cas de différends sur les tarifs, devront s'adresser à la Commission des transports du Québec si leur plainte concerne le tronçon Jonquière-La Baie et à l'Office des transports du Canada, si leur plainte concerne le réseau du CN.

## 2. Droits de circulation

De plus, la loi fédérale oblige un chemin de fer à octroyer des droits de circulation à un autre chemin de fer. En effet, afin d'assurer la fluidité du transport ferroviaire au Canada, les articles 138 et 139 de la *Loi sur les transports au Canada* prévoient qu'un chemin de fer fédéral peut faire circuler ses convois sur le réseau d'une autre compagnie de chemin de fer fédéral. Ceci permet d'offrir un service efficace, puisque le client ne signe qu'un seul contrat de transport, comportant un seul tarif, avec un seul transporteur qui négocie par la suite des droits de circulation avec les autres transporteurs.

Or la *Loi sur les transports du Canada* ne s'applique pas au Roberval-Saguenay et la *Loi sur les chemins de fer* du Québec qui régit le Roberval-Saguenay ne contient pas de telles dispositions, si bien que le Roberval-Saguenay n'a aucune obligation légale de permettre au CN de circuler sur ses voies et inversement.

## 3. Tarifs d'interconnexion

De plus par le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41, adopté en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, le Gouvernement du Canada a fixé le tarif applicable aux interconnexions entre chemins de fer, éliminant ainsi l'arbitraire que toute position de monopole risque d'entraîner.

Roberval-Saguenay étant un chemin de fer sous juridiction provinciale, ce tarif d'interconnexion ne s'applique pas légalement à lui, si bien que le client est laissé, en cette matière, au bon vouloir du Roberval-Saguenay.

## 4. Obligation de desservir

Nous avons évoqué ci-dessus que le Roberval-Saguenay détenait un monopole de fait sur la desserte ferroviaire à l'est de Jonquière et à Alma.

Or, le Roberval-Saguenay est issue de la fusion de la Compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! qui transportait passagers et marchandises entre Bagotville et Chicoutimi. Il a été incorporé en 1911 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* par des gens d'affaire du Saguenay-Lac-St-Jean, afin de desservir la région, ce qui incluait alors le transport de passagers. Bien qu'il ait été acquis par Alcan en 1926, son statut n'a pas été modifié depuis et il demeure donc un chemin de fer régi par une loi d'intérêt public.

Cette situation, conjuguée au monopole de fait exercé sur les territoires situés à l'est de Jonquière et à Alma impose, selon nous, au Roberval-Saguenay une obligation de desservir de façon équitable les expéditeurs qui sont situés sur le territoire sur lequel il exerce son monopole.

**En conclusion au point de vue juridique, nous considérons que le Roberval-Saguenay a toujours eu l'obligation de desservir les clients situés sur son territoire, nonobstant son achat par Alcan en 1926**

**Cependant le fait que le Roberval-Saguenay et le CN ne soient pas soumis à la même juridiction constitue un frein à l'efficacité et à la fluidité du transport ferroviaire dans la région. Elle prive les expéditeurs, dont les installations sont situées à l'est de Jonquière et à Alma, des droits qui sont reconnus à tous les clients qui sont desservis par un chemin de fer fédéral comme le droit de circulation, le tarif d'interconnexion et des recours efficaces en cas de différends.**

## **VI. Étude du CRE : absence d'offre commerciale intégrée et congestion**

En mars 2015, les firmes Lemay et DAA Stratégies rédigeait à la demande de la Conférence des élus du Saguenay-Lac-St-Jean (CRE), une étude intitulée « Portait du Réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-St-Jean ».



Cette étude dresse, en premier lieu, un portrait du transport ferroviaire au Saguenay-Lac-St-Jean.

### **Absence d'offre commerciale intégrée**

Après avoir rencontré les expéditeurs, l'étude confirme que la présence de plusieurs acteurs constitue une contrainte pour les investissements :

*« Les expéditeurs qui n'ont pas un accès direct aux voies du CN doivent utiliser les services du CFRS, et ensuite négocier avec le CN. **La connexion n'est pas fluide ; il s'agit de deux entités, deux systèmes de tarification, et deux opérations distinctes. Les entreprises déplorent l'absence d'une offre commerciale intégrée entre ces deux entités.** » p.14*

De plus cette étude confirme que les compagnies minières du Nord requièrent un réseau fiable, fluide et efficace. Il s'agit là d'une condition *sine qua non* afin d'assurer le succès du Plan Nord :

*« Les compagnies minières ont besoin d'un accès efficace et abordable à un port pour la justification économique de leurs projets. Une condition essentielle pour que le port de Saguenay soit capable de répondre à ces exigences est d'avoir un service fluide, flexible et efficace par train ainsi que les équipements d'entreposage, de convoyage et de transbordement adéquats ». p 21*

### **Congestion à prévoir**

Les auteurs de l'étude considèrent que l'augmentation du trafic ferroviaire engendrée par le projet BlackRock conjuguée à celui relié aux projets d'expansion annoncés par RTA au Saguenay-Lac-St-Jean occasionnera éventuellement des problèmes de congestion sur le tronçon propriété du Roberval-Saguenay :

*« Le mouvement de minerai de fer entre Métaux BlackRock et le port de Saguenay, et l'expansion de RTA sont des éléments primordiaux sur*

***le plan de développement ferroviaire et portuaire. Ce trafic projeté créera assurément un goulot d'étranglement sur le tronçon Arvida – jonction portuaire du CFRS. » p.24***

Se basant sur une étude réalisée par RTA, les auteurs de l'étude en viennent à la conclusion que le réseau régional, tel qu'actuellement configuré ne permettra pas de répondre aux besoins futurs :

***« Les études préliminaires de RTA indiquent des contraintes importantes dans l'emprise existante (géométrie, environnement et proximité aux résidences). La nécessaire augmentation du nombre de voies, où la construction de voie d'évitement pour accommoder le passage des trains dans les deux directions est complexe. » p. 24***

***Le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean et le port de Saguenay, tels qu'ils sont aménagés et interconnectés actuellement, pourront difficilement répondre aux enjeux de développement économique de la région au cours de la prochaine décennie. » p.22***

L'étude décrit les conséquences d'une telle situation :

***« Si les diverses problématiques identifiées ne sont pas résolues à court et moyen termes, il existe une menace réelle pour la région de ne pas profiter de manière optimale des retombées prévisibles du déploiement du Plan Nord et des grands projets d'investissement, et plus particulièrement les retombées découlant du développement minier.***

***À moins d'en arriver à une concertation pour l'élaboration de pistes de solution, la situation actuelle risque fort probablement d'affaiblir la rentabilité des projets miniers dans la région, puisque les entreprises minières devront opter pour des solutions alternatives de transport. » Page 22***

L'étude recommande que le Roberval-Saguenay, Port Saguenay et le CN se concertent afin d'offrir un service intégré de transport ferroviaire entre le Nord du Québec et le Terminal de Grande-Anse

De plus l'étude du CRE conclu que le réseau actuel ne suffira pas à répondre à la demande additionnelle suscitée par le Plan Nord. Des investissements dans le réseau ferroviaire seront requis.

## **VII. Présentation du Roberval-Saguenay**

En mars 2016, le représentant du Roberval-Saguenay au Groupe transport a présenté la vision de la compagnie relativement au transport ferroviaire dans la région.

Le Roberval-Saguenay est un équipement critique afin d'assurer la continuité des opérations des usines RTA au Saguenay-Lac-St-Jean. La vision du Roberval- Saguenay est que le Roberval-Saguenay a pour mission première d'assurer le support aux opérations des usines de RTA qui ont, de ce fait, la priorité.

Selon la présentation faite, même si Roberval-Saguenay se considère « souverain sur ses voies », il se déclare disposer à accorder à BlackRock un accès au Terminal de Grande-Anse. Toutefois cet accès, dû à des contraintes d'opération, devra être exercé durant la nuit. De plus cet accès ne sera que temporaire, puisque Roberval- Saguenay indique que cette plage est déjà prévue pour les besoins futurs des usines RTA.

Bien sûr Roberval-Saguenay précise que cet accès « ne sera pas gratuit », puisqu'il nécessitera des investissements majeurs.

Enfin Roberval-Saguenay accepte d'appliquer à BlackRock le tarif d'interconnexion prévu au règlement fédéral pour les interconnexions de moins de 30 km.

En conclusion Roberval-Saguenay indique qu'il est disposé à accorder des droits de circulation au CN:

- ✓ *« En acceptant que le Roberval-Saguenay effectue l'interchange entre le CN et Port-Saguenay, RTA permet à Port-Saguenay d'avoir accès au marché ferroviaire et, de ce fait, soutient la croissance économique régionale et évite également à l'état des investissements majeurs pour y arriver.*
- ✓ *RTA est ouvert à regarder la possibilité d'accorder au CN le droit de circuler sur le réseau du Roberval-Saguenay pour les clients à haut volume. Ainsi, RTA permettrait à ceux-ci des économies substantielles de leur logistique et amenuiserait considérablement les impacts sur l'environnement et les voisins. » slide 20*

Roberval-Saguenay se déclare également ouvert à examiner la possibilité de construire une voie additionnelle entre Jonquière et La Baie.

Quant aux relations du Roberval-Saguenay avec le CN, le Roberval-Saguenay indique que l'entente qui les liait et qui prévoyait notamment un droit de passage pour les convois du Roberval-Saguenay sur les voies du CN entre Jonquière et Alma est échu depuis 2012 et n'a pas été reconduite, si bien que Roberval-Saguenay n'a plus accès aux voies du CN entre Jonquière et Alma. Depuis 2012, CN considère Roberval-Saguenay comme n'importe quel autre client et le facture en conséquence.

Roberval-Saguenay confirme finalement les conclusions de l'étude du CRE que le réseau actuel pourra difficilement accommoder, dans le futur, une augmentation substantielle du trafic ferroviaire provenant de clients autres que RTA.

## **VIII. Recommandations de BlackRock**

Tel que mentionné ci-dessus, l'une des conditions essentielles au développement du projet de BlackRock est de s'assurer d'un lien ferroviaire

fiable, sécuritaire, à un tarif compétitif et à long terme entre sa mine et Port Saguenay.

Or le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-St-Jean est un réseau morcelé, soumis à différentes juridictions, possédé par plusieurs opérateurs qui ne réussissent pas à s'entendre pour offrir un service intégré de transport entre le Nord du Québec et Port Saguenay.

La situation particulière du transport ferroviaire au Saguenay-Lac-St-Jean oblige actuellement BlackRock à négocier trois contrats de transport ferroviaire à trois tarifs différents le tout sujet, en cas de désaccord, à au moins deux organismes de régulation. Ceci est pour moins compliqué, avouons-le. De plus rien ne garantit BlackRock que ces négociations seront fructueuses.

De plus le tronçon Jonquière- La Baie est opéré par Roberval-Saguenay en fonction des priorités de ses usines, ce qui ne laisse aux usagers externes que les plages horaires les moins intéressantes et crée de l'incertitude pour l'approvisionnement à long terme, soumis aux aléas des besoins de RTA.

Cette situation constitue un risque pour les investisseurs qui veulent s'assurer de pouvoir livrer leurs produits aux marchés à un prix compétitif. Ces investisseurs vont exiger, avant de prendre leur décision d'investissement, d'avoir en mains un contrat de transport ferroviaire à long terme avec tous les intervenants. A défaut, ils seront tentés de se tourner vers d'autres ports, si le Saguenay ne peut leur offrir l'accès au transport maritime qu'ils recherchent.

De plus cette situation désavantage les entreprises d'Alma et de Saguenay qui se trouvent situées dans le secteur où Roberval-Saguenay exerce son monopole et qui doivent transiger tant avec le Roberval-Saguenay qu'avec le CN afin de livrer leur produit à l'extérieur de la région.

## **1. La solution à court terme : offrir un service de transport intégré**

BlackRock est d'accord avec la recommandation du CRE, à l'effet qu'il est impératif pour la région de pouvoir compter sur un service de transport intégré du Nord jusqu'au Terminal de Grande-Anse et de la région vers l'extérieur.

Toutefois les moyens pour atteindre cet objectif se compliquent du fait que le CN soit de juridiction fédérale alors que le Roberval-Saguenay soit de juridiction provinciale. Cette situation ne permet pas d'appliquer au Roberval-Saguenay et au CN les règles fédérales obligeant les chemins de fer à s'octroyer des droits de circulation réciproques, de même que le tarif d'interconnexion établi.

Par conséquent l'existence d'une offre commerciale intégrée dans la région dépend actuellement du bon vouloir des acteurs en place, ce qui n'a pas permis, malheureusement à ce jour, d'en arriver à une concertation de tous.

### **La voie juridique**

- **Amendements à la Loi sur les chemins de fer**

Des outils juridiques pourraient inciter Roberval-Saguenay et CN à en venir à une entente. Par exemple le *Loi sur les chemins de fer* du Québec pourrait être amendée par l'Assemblée Nationale afin d'y intégrer des dispositions similaires à celles incluses dans la loi fédérale sur les droits de circulation et le tarif d'interconnexion. De plus ces amendements pourraient clarifier les obligations des compagnies de chemin de fer provinciales envers leurs clients.

- **Le Roberval-Saguenay sous juridiction fédérale**

Une autre solution serait que le Gouvernement fédéral utilise l'article 89 de la *Loi sur les transports au Canada* pour déclarer le Roberval-Saguenay être « un ouvrage à l'avantage général du Canada ». Cette déclaration pourrait

être justifiée par le fait que le Roberval-Saguenay dessert un port fédéral ainsi qu'une base militaire.

Légalement, une telle déclaration permettrait de faire passer le Roberval-Saguenay sous juridiction de la *Loi sur les transports au Canada*. Il en résulterait que les dispositions de la loi fédérale sur les droits de circulation et le tarif d'interconnexion seraient applicables tant au Roberval-Saguenay qu'au CN. Mentionnons que cet article a été utilisé au début des années soixante dans le cas du chemin de fer Arnaud sur la Côte Nord.

### **La voie consensuelle**

BlackRock tient à souligner l'ouverture de Roberval-Saguenay qui s'est engagé sur une base volontaire à négocier les droits de circulation permettant au CN de desservir le Terminal de Grande-Anse afin d'acheminer les convois de BlackRock. De plus Roberval-Saguenay a accepté d'appliquer le tarif d'interconnexion prescrit par le règlement fédéral.

Cette ouverture de Roberval-Saguenay si elle réjouit BlackRock, ne met pas fin à l'incertitude. En effet les modalités d'exercice de ces droits ne sont pas encore définies et seront laissées à une négociation entre des parties qui n'ont pas d'obligation légale d'en venir à une entente.

De plus Roberval-Saguenay a indiqué au Comité transport que ses clients RTA avaient priorité sur son réseau, ce qui laisse entendre que les autres devront se contenter d'un service de qualité moindre, comme par exemple de plages horaires la nuit.

Les impératifs de production de BlackRock de même que les normes environnementales pourraient entrer en conflit avec les plages offertes par Roberval-Saguenay pour le transport la nuit, ce qui rendrait l'accès au réseau de Roberval-Saguenay illusoire.

Il n'est pas acceptable, selon nous, qu'une compagnie de chemin de fer soumise à la *Loi sur les chemins de fer* discrimine ainsi entre ses clients externes et internes. Roberval-Saguenay doit s'engager à traiter les clients externes qui utiliseraient ses voies sur le même pied que ses clients internes. Nous croyons que Roberval-Saguenay n'a, depuis son incorporation, jamais perdu son statut de compagnie de chemin de fer publique et, de ce fait, se doit d'offrir un service de qualité égal à tous ses clients.

### **Recommandation 1 – Entente de transport intégrée**

BlackRock est d'accord avec les recommandations de l'étude du CRE à l'effet que le succès du Plan Nord repose sur la disponibilité d'une offre de transport ferroviaire intégrée au Saguenay-Lac-St-Jean. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que CN, Roberval-Saguenay et Port Saguenay développent conjointement cette offre. La voie consensuelle devrait être privilégiée, du moins dans un premier temps, afin de laisser la chance aux parties de s'entendre.

Cette entente devra inclure l'application du droit de circulation conforme aux dispositions des articles 138 et 139 de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'entente devra inclure une tarification selon le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41, adopté en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'entente devra inclure, dans le cas d'un droit de circulation, que les tarifs appliqués suivront les règles de détermination des coûts de Transport Canada LRV (Long Run Variable Cost) définies dans le règlement R-6313.

L'entente devra inclure que Roberval-Saguenay donne accès à son chemin de fer durant la journée également, en coordonnant le départ des trains selon les règles de l'art de la gestion d'un chemin de fer en traitant tous ses clients, externes ou internes, de manière équitable.



L'entente devra inclure des dispositions sur la possibilité d'augmenter la capacité de la voie de Roberval-Saguenay entre Jonquière et La Baie en ajoutant des voies d'évitement entre Arvida et la jonction avec la voie de Port Saguenay.

Au cas de défaut d'entente dans un délai raisonnable, la voie législative devrait être considérée.

**Recommandation 1 : Que le Groupe transport recommande qu'une négociation, tenue sous l'égide du Ministère des Transports provincial soit entamée en vue de la conclusion d'une entente de transport intégrée pour la région du Saguenay-Lac-St-Jean entre Roberval-Saguenay, CN et Port Saguenay avec, pour objectif d'offrir aux expéditeurs du Plan Nord et ceux du Saguenay-Lac-St-Jean un service de transport ferroviaire équitable pour tous les utilisateurs, à un seul tarif et de façon à ce qu'une seule compagnie ferroviaire puisse desservir les clients du Plan Nord jusqu'au Terminal de Grande-Anse et inversement les clients des secteurs Alma et Saguenay à l'est de Jonquière jusqu'à leur point de destination.**

### **Recommandation 2 – Voie ferrée additionnelle entre Jonquière et Saguenay**

#### **Voie ferrée additionnelle**

La conclusion d'une entente ne constitue qu'une solution à court terme. En effet, tant l'étude commandée par le CRE, que la présentation faite par Roberval-Saguenay au Groupe transport confirme que le réseau actuel ne pourra, à long terme, accommoder de trafic additionnel hors RTA si les projets du Plan Nord se concrétisent.

De l'avis de BlackRock, la construction d'une voie additionnelle entre Jonquière et l'embranchement de Port Saguenay dans une emprise à être identifiée est inévitable à long terme afin de permettre un accès fiable,

sécuritaire, à prix compétitif et à long terme à Port Saguenay pour les compagnies minières du Nord. Ceci permettra de plus à la région du Saguenay-Lac-St-Jean de développer sa zone industrialo-portuaire et ainsi de profiter des retombées économiques qui en découleront.

**Recommandation 2 : Que le Groupe transport recommande au Gouvernement du Québec, dans le cadre du Plan Nord et de la Stratégie maritime, que des fonds soient alloués pour permettre la construction d'une voie ferrée additionnelle entre Jonquière et l'embranchement de Port Saguenay à Bagotville sans délai.**

**Janvier 2017**