

Projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium de Métaux BlackRock inc.

Mémoire présenté par Rio Tinto



Rio Tinto appuie le projet de Métaux BlackRock inc.

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dans le cadre de l'audience sur le projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium de Métaux BlackRock inc.

Présenté par :

Mme Nathalie Lessard, directrice des opérations, Installations portuaires, Services ferroviaires, et services Sûreté-incendies, Rio Tinto

M. Christian Godbout, chef de service, Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS), Rio Tinto

À Saguenay, 12 juillet 2018

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Résumé de la position.....	4
Rio Tinto et expertise ferroviaire	5
Discussions entre Rio Tinto et Métaux BlackRock	5
Enjeux opérationnels	6
Discussions d'ordre commercial	9
Conclusion	10
Annexes	11
Annexe 1 : Lettre d'intention visant le réseau du Roberval-Saguenay, reconduction, décembre 2014, 2 pages.	
Annexe 2 : Groupe de travail Transport – Sommet économique régional. Rapport publié dans le cadre du suivi du Sommet économique régional, juin 2017, 38 pages.	
Annexe 3 : Métaux BlackRock. Transport ferroviaire dans la région du Saguenay–Lac-St-Jean, mémoire présenté au Sommet économique régional, janvier 2017, 18 pages.	

INTRODUCTION

Rio Tinto remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'accueillir ses commentaires sur le projet d'usine de transformation de concentré de fer en fonte brute et en ferrovanadium de Métaux BlackRock, à la ville de Saguenay.

Rio Tinto a souhaité être entendue :

- parce que l'entreprise appuie le développement économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean où se concentre une partie importante de ses activités québécoises;
- et parce que Rio Tinto, qui est un fournisseur de transport ferroviaire pour plusieurs entreprises régionales, est en discussion avec Métaux BlackRock afin de lui fournir un service de transport par rail.

RÉSUMÉ DE LA POSITION

- Rio Tinto appuie le projet de Métaux BlackRock pour sa valeur économique et son apport structurant à l'économie de la région et du Québec.
- Les discussions se poursuivent et Rio Tinto souhaite toujours conclure avec Métaux BlackRock une entente de services aux conditions du marché.
- Rio Tinto a la capacité opérationnelle et toute l'expertise pour fournir le service de transport par rail requis par Métaux BlackRock sur le Chemin de fer Roberval-Saguenay qui appartient à Rio Tinto.
- L'intervention de multiples partenaires pour couvrir la distance entre Chibougamau et le terminal de Grande-Anse, notamment des entreprises de camionnage, le CN, le Roberval-Saguenay et Port Saguenay, est une situation très fréquente en Amérique du Nord. Rio Tinto estime que l'utilisation du service ferroviaire dans ce projet demeure parfaitement réalisable, malgré ce contexte de transport avec de multiples partenaires.

RIO TINTO ET EXPERTISE FERROVIAIRE

Dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, Rio Tinto possède cinq alumineries, une usine de raffinage d'alumine, des installations de production hydroélectrique, et l'un des plus importants centres de recherche privés au Canada, le CRDA.

Les activités québécoises de Rio Tinto incluent aussi Rio Tinto Fer et Titane (RTFT) à Sorel, la Compagnie minière IOC, qui traite à Sept-Îles la matière première issue d'une mine du Labrador, et les alumineries Alouette et Bécancour dont Rio Tinto est l'un des partenaires.

Rio Tinto compte quelque 7 000 employés au Québec principalement dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et au siège social mondial de Rio Tinto Aluminium à Montréal.

Pour effectuer ses opérations, Rio Tinto est dotée d'infrastructures portuaires et ferroviaires. Dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, les installations portuaires de Rio Tinto, situées dans l'arrondissement de La Baie, sont en service depuis plus de 90 ans. Elles accueillent plus de 130 navires par année, pour la réception de matières premières.

La principale infrastructure ferroviaire est le Chemin de fer Roberval-Saguenay, qui compte 12 locomotives pouvant circuler sur 142 km de voies ferrées, dont 80 km en gares de triage. Il est, depuis 1926, un lien logistique essentiel pour les usines de Rio Tinto dans la région. Rio Tinto effectue aussi des activités ferroviaires de grande importance dans le cadre des opérations de la Compagnie minière IOC et possède un chemin de fer pour les opérations de Rio Tinto Fer et Titane de Havre-St-Pierre.

Ici, comme ailleurs dans le monde, Rio Tinto a donc une expertise de longue date et une solide renommée dans le transport ferroviaire. Ses équipes de spécialistes sont très compétentes et sont à la fois une fierté et un rouage essentiel des opérations du groupe.

DISCUSSIONS ENTRE RIO TINTO ET MÉTAUX BLACKROCK

Les discussions entre Métaux BlackRock et Rio Tinto ont commencé dès 2012. Elles visent la conclusion d'une entente par laquelle Rio Tinto assurerait le transport du minerai de Métaux BlackRock sur une portion de 16 km du chemin de fer Roberval-Saguenay et de 13 km du chemin de fer de l'autorité portuaire de Saguenay. En amont, le service serait assuré par le CN. Une lettre d'intention est d'ailleurs venue officialiser la volonté de Rio Tinto de conclure une entente avec Métaux BlackRock, dès juillet 2013 (Annexe 1).

Depuis ce moment, le projet de Métaux BlackRock a évolué. À l'origine, l'entente recherchée devait porter sur le transport de plus de 3 millions de tonnes de minerai; c'est maintenant 800 000 tonnes. Cette quantité représenterait 3 convois de 60 wagons par semaine.

Rio Tinto a la capacité opérationnelle et la disponibilité pour répondre aux besoins de Métaux BlackRock et cela, en assurant la continuité de sa propre chaîne d'approvisionnement.

Le rapport du Groupe de travail Transports (Annexe 2) paru dans la foulée du Sommet économique régional, confirme d'ailleurs cette capacité au point 1.2.4 : « Le réseau de transport ferroviaire du CN dispose de la capacité d'accueillir plusieurs projets majeurs. Pour sa part, le réseau du Chemin de fer Roberval-Saguenay (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. »

ENJEUX OPÉRATIONNELS

Transport ferroviaire avec partenaires multiples

Le transport du minerai de la mine de Métaux BlackRock de Chibougamau jusqu'au terminal de Grande-Anse impliquerait des entreprises de camionnage, deux transporteurs ferroviaires, le CN et le Chemin de fer Roberval-Saguenay, de même que Port Saguenay, propriétaire d'une desserte ferroviaire.

Dans le mémoire présenté par Métaux BlackRock au Sommet économique régional (Annexe 3), en janvier 2017, l'entreprise reconnaissait la capacité de Rio Tinto à lui fournir le service de transport ferroviaire. Métaux BlackRock exprimait toutefois des inquiétudes devant l'intervention de multiples partenaires.

Alors que Métaux BlackRock décrit cette situation comme un problème, la réalité est qu'il s'agit d'une situation très courante en Amérique du Nord. Le transport sur de longues distances implique de façon normale différents partenaires et diverses ententes. Ces collaborations sont généralement très efficaces, puisque chacun des partenaires a des objectifs de performance et évolue dans des industries concurrentielles. Les experts de Rio Tinto transigent dans cet environnement de manière quotidienne.

Le tableau suivant, fourni à titre indicatif, montre des itinéraires ferroviaires courants empruntés par des wagons de Rio Tinto ou de clients de Rio Tinto. On notera que les mouvements impliquant plus d'un transporteur ferroviaire et plusieurs négociations sont courants.

En fait, en Amérique du Nord, les entreprises qui transportent du matériel d'un point A à un point B doivent généralement négocier avec plusieurs transporteurs. C'est complexe, mais c'est commun.

Tableau 1

Exemples d'itinéraires empruntés par des wagons de Rio Tinto ou de clients de Rio Tinto

Pays	Etat/ Province	Route	Chemin de fer 1	Chemin de fer 2	Chemin de fer 3	Chemin de fer 4
CAN	ON	CN	RS	CN		
USA	MI	CN	RS	CN		
CAN	ON	CN-NORAN-ONT	RS	CN	ONT	
USA	OH	CN-TOLED-CSXT	RS	CN	CSXT	
MEX	CI	CN-CHGO-BNSF-ELPAS-FXE	RS	CN	BNSF	FXE
MEX	NL	CN-JACKN-KCS-LARED-KCSM	RS	CN	KCS	KCSM
USA	AR	CN-SALM-UP-VNBUR-AM	RS	CN	UP	AM
USA	KY	CN-TOLED-CSXT-MEMJC-RJCM	RS	CN	CSXT	RJCM
USA	PA	CN-ROUPT-NS-READI-RBMN	RS	CN	NS	RBMN

Durée du transport

Selon un des scénarios envisagés, le Chemin de fer Roberval-Saguenay fragmentera les trains arrivant du CN en convois de 30 wagons plutôt que 60. Cette fragmentation s'explique par la capacité des locomotives du Roberval-Saguenay et permet une meilleure compatibilité avec ses opérations, sans nuire à la fluidité du déchargement des wagons. Plusieurs détails restent toutefois à régler afin d'atteindre l'efficacité optimale.

Le temps total estimé pour un transport ferroviaire complet de Chibougamau à Grande-Anse est d'environ 15 heures, incluant l'interchange, soit le transfert du train du CN au Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Précisons que la fragmentation des trains n'ajoute à peu près rien à la durée du transport et est sans impact sur le temps de manutention, puisque le second train arriverait à Grande-Anse en moins de temps qu'il n'en faudra pour décharger le premier. Le tableau suivant a été fourni à Métaux BlackRock comme un exemple de cette logistique.

Tableau 2

Scénario de logistique d'opération

	Transit	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Train CN	Arrivée Arvida		17h00 60 pleins	23h00 60 pleins				07h30 60 pleins
Train RS	TD Arvida	Départ		18h00 30 pleins		01h00 30 pleins		08h30 60 pleins
	TA Grande-Anse			19h00		02h00		10h00
	TD Grande-Anse	Départ	06h00 60 vides	19h30		03h00 60 vides	05h30 60 vides	11h00
	TA Arvida		07h30	20h30		04h00	07h00	
	TD Arvida	Départ		21h30 30 pleins		05h00 30 pleins		
	TA Grande-Anse			22h30		06h00		
	TD Grande-Anse	Départ		23h00		06h30		
	TA Arvida							
Train CN	Départ d'Arvida		18h00 60 vides		05h00 60 vides			08h30 60 vides

DISCUSSIONS D'ORDRE COMMERCIAL

Rio Tinto transporte des biens et marchandises pour plus d'une vingtaine d'entreprises sur les voies qui lui appartiennent. Ces services sont exécutés sur une base ponctuelle, suivant des ententes négociées de gré à gré. Rio Tinto est aussi elle-même cliente du CN et d'autres chemins de fer en Amérique du Nord lorsque ses propres besoins de transport par rail débordent du Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Étant à la fois fournisseur et demandeur de ce service depuis des décennies, Rio Tinto a une solide connaissance des prix du marché. Désireuse de nouer des partenariats d'affaires positifs et de participer au développement économique de la région, Rio Tinto s'est toujours assurée d'être en phase avec les prix du marché lorsqu'elle fournit des services de transport à des tiers. Les discussions avec Métaux BlackRock ont été traitées de la même façon que pour tous les autres clients du Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Il importe toutefois de comprendre que le Chemin de fer Roberval-Saguenay n'est pas un transporteur de Classe 1 de type transnational. Le Chemin de fer Roberval-Saguenay est plutôt ce qu'on désigne comme un chemin de fer d'entreprise, utilisé par les entreprises d'une région afin de les aider à être plus concurrentielles et pour se raccorder au réseau ferroviaire continental de Classe 1. Le Chemin de fer de Roberval-Saguenay fait partie intégrante de la chaîne d'opérations de Rio Tinto.

Dans la cours de triage de ces chemins de fer locaux et d'entreprises :

- les manœuvres sont forcément plus nombreuses;
- les interventions humaines sont plus nombreuses;
- et l'équipement est varié.

Ces activités typiques des cours de triage se reflètent dans le prix. Sous cette considération, les pratiques commerciales du Chemin de fer Roberval-Saguenay sont très concurrentielles, se comparent avantageusement aux autres chemins de fer locaux et d'entreprises, et renforcent l'avantage du train comme solution de transport efficace, économique et moins polluante que le camion.

Pour Métaux BlackRock, le prix du transport ferroviaire semble être un irritant majeur. Rio Tinto réaffirme sa volonté de collaborer afin d'établir des discussions commerciales sérieuses, de bonne foi et raisonnables, avec Métaux BlackRock. Ces discussions doivent prendre en compte les coûts d'exploitation et les conditions du marché. Nous cherchons à développer un partenariat d'affaires autour d'un prix juste envers les clients internes et les clients externes du Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Peu importe l'option qui sera choisie par Métaux BlackRock pour le transport de son minerai, la Compagnie de chemin de Fer Roberval-Saguenay sera toujours ouverte à pouvoir lui fournir un service de transport en cas de besoin.

CONCLUSION

Rio Tinto réitère un fort appui au projet de Métaux BlackRock qui aurait un effet structurant sur l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Le projet représente une initiative de valorisation des ressources naturelles et minières du Québec et s'inscrit dans des conditions de marché permettant de croire à sa viabilité économique.

- Rio Tinto réaffirme sa capacité opérationnelle et sa disposition à contribuer à la réalisation du projet de Métaux BlackRock en transportant 800 000 tonnes de minerai sur la portion finale du trajet entre Arvida et le port de Grande-Anse, aux conditions du marché.
- Rio Tinto a une très grande expertise en transport ferroviaire avec des opérations d'importance au Saguenay–Lac-Saint-Jean, sur la Côte-Nord, et dans de nombreux pays du monde.
- Rio Tinto rappelle que la participation de différents transporteurs ferroviaires sur une longue distance est une situation normale et très répandue en Amérique du Nord, notamment parce que des chemins de fer de Classe 1, comme les voies transnationales, se raccordent à des chemins de fer d'intérêt local ou des chemins de fer d'entreprise comme le chemin de fer Roberval-Saguenay.
- Rio Tinto assure la Commission que la proposition commerciale et les prix offerts à BlackRock sont concurrentiels et qu'elle exploite le Chemin de fer Roberval-Saguenay avec la volonté d'en faire un outil de développement économique régional stratégique contribuant au succès des entreprises de la région. C'est sur cette base qu'elle transporte des biens pour des tiers sur ce chemin de fer.
- Rio Tinto croit que le transport par rail devrait être privilégié et considéré comme un élément favorable au succès du projet de Métaux BlackRock, le train étant plus économique et causant moins d'impacts négatifs sur la communauté et sur l'environnement que le transport par camion.
- Rio Tinto réitère son intérêt et sa volonté de développer un partenariat d'affaires positif avec Métaux BlackRock.

ANNEXES

Annexe 1 : Lettre d'intention visant le réseau du Roberval-Saguenay, reconduction, décembre 2014, 2 pages.

PREMIER AMENDEMENT À LA LETTRE D'INTENTION VISANT LE RÉSEAU
DE ROBERVAL-SAGUENAY

INTERVENU en date du _____ 08 décembre 2014.

ENTRE : **MÉTAUX BLACKROCK INC.**, société légalement constituée en vertu des lois du Canada, ayant son siège social au 1080, Côte du Beaver Hall, bureau 1606, Montréal (Québec), H2Z 1S8, représentée aux présentes par Jean Rainville, son président, dûment autorisé tel qu'il le déclare;

(ci-après désignée le « **BlackRock** »);

ET : **COMPAGNIE CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY**, situé au 1188 rue Sherbrooke Ouest Montréal (Québec) H3A 3G1, représentée et agissant aux fins des présentes par _____, son ou sa _____, dûment autorisé tel qu'il ou elle le déclare;

(ci-après désignée « **R&S** »);

PRÉAMBULE

ATTENDU QU'une lettre d'intention visant le réseau de Roberval-Saguenay a été signée par BlackRock et R&S 18 juillet 2013 relativement au transport de minerai de BlackRock sur le réseau ferroviaire de R&S (la « **Lettre d'intention** »);

ATTENDU QUE les parties désirent prolonger lesdits délais prévus à la Lettre d'intention;

PAR CONSÉQUENT, les parties conviennent de ce qui suit :

1. **Prolongation de certains délais**

1.1 La date du 31 décembre 2013 prévue à l'article 2.6 est reportée au 31 décembre 2015.

2. **Dispositions diverses**

2.1 Le préambule fait partie des présentes.

- 2.2 Cette convention est régie et interprétée en vertu des lois en vigueur dans la Province de Québec et des lois du Canada qui y sont applicables.
- 2.3 Ce premier amendement peut être signé par une partie sur un exemplaire qui ne revêt pas la signature des autres parties, et tous les exemplaires réunissant les signatures de toutes les parties constituent un seul et même document. Toute partie qui transmet un exemplaire signé de ce deuxième amendement par télécopieur doit aussi en transmettre l'original.

EN FOI DE QUOI, le présent amendement a été signé par les parties aux présentes en date mentionnée ci-dessus.

MÉTAUX BLACKROCK INC.

PAR :


Nom : Jean Rainville
Titre : Président

**COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
ROBERVAL-SAGUENAY**

PAR :


Nom : NATHALIE LESSARD
Titre : DIRECTRICE I.P.S.F.

PAR :

Nom :
Titre :

ANNEXES

Annexe 2 : Groupe de travail Transport – Sommet économique régional. Rapport publié dans le cadre du suivi du Sommet économique régional, juin 2017, 40 pages.



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.

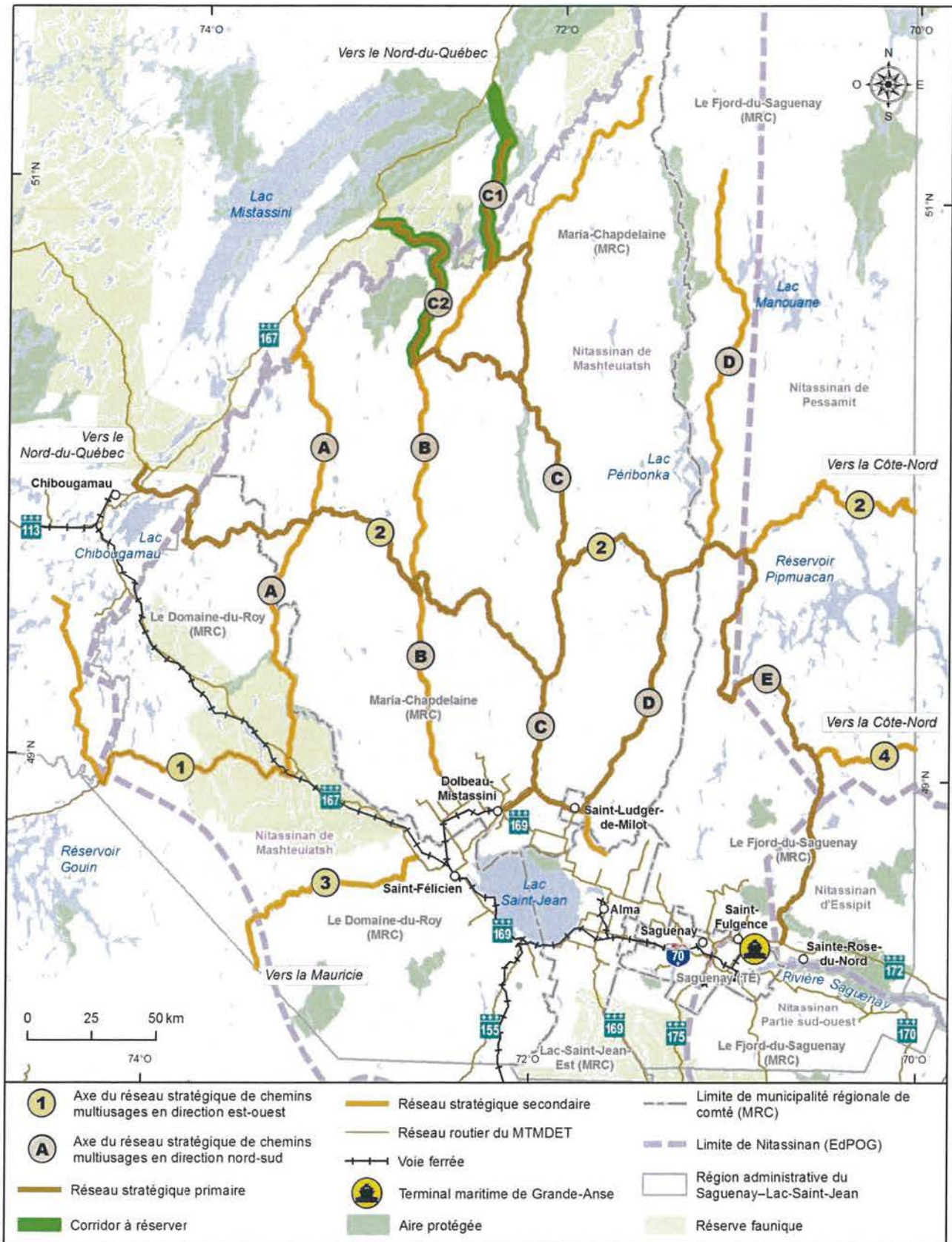
Une étude devra être réalisée afin de déterminer le choix le plus avantageux en prenant en compte l'état des chemins existants et les nouveaux tronçons à construire. Pour plus de détails, voir la recommandation 2.

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.rncan.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 Albanel-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.

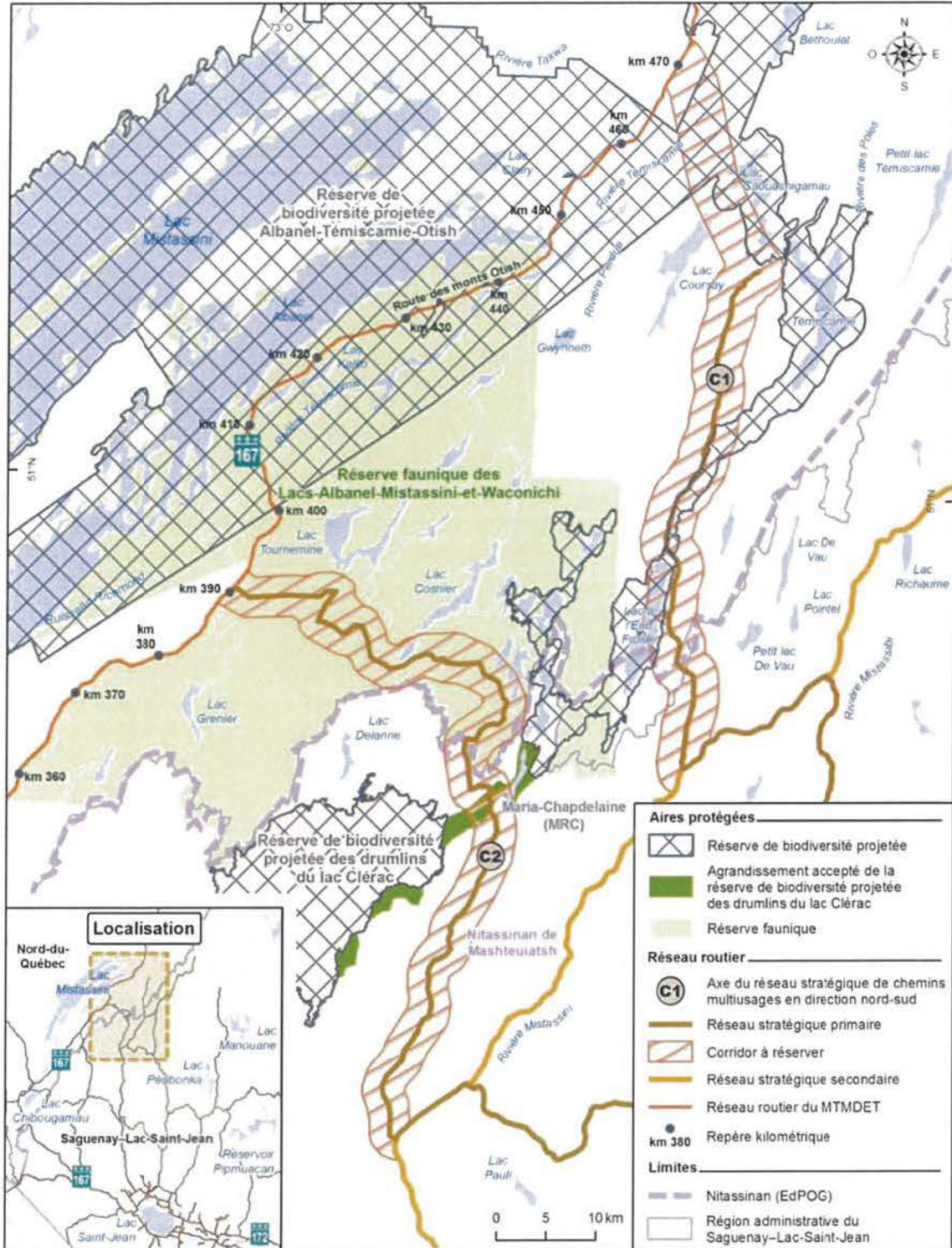
Les corridors C1 et C2 ont été identifiés pour rejoindre la route des monts Otish. Ces deux corridors prennent naissance sur la route R206.

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 Albanel-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.

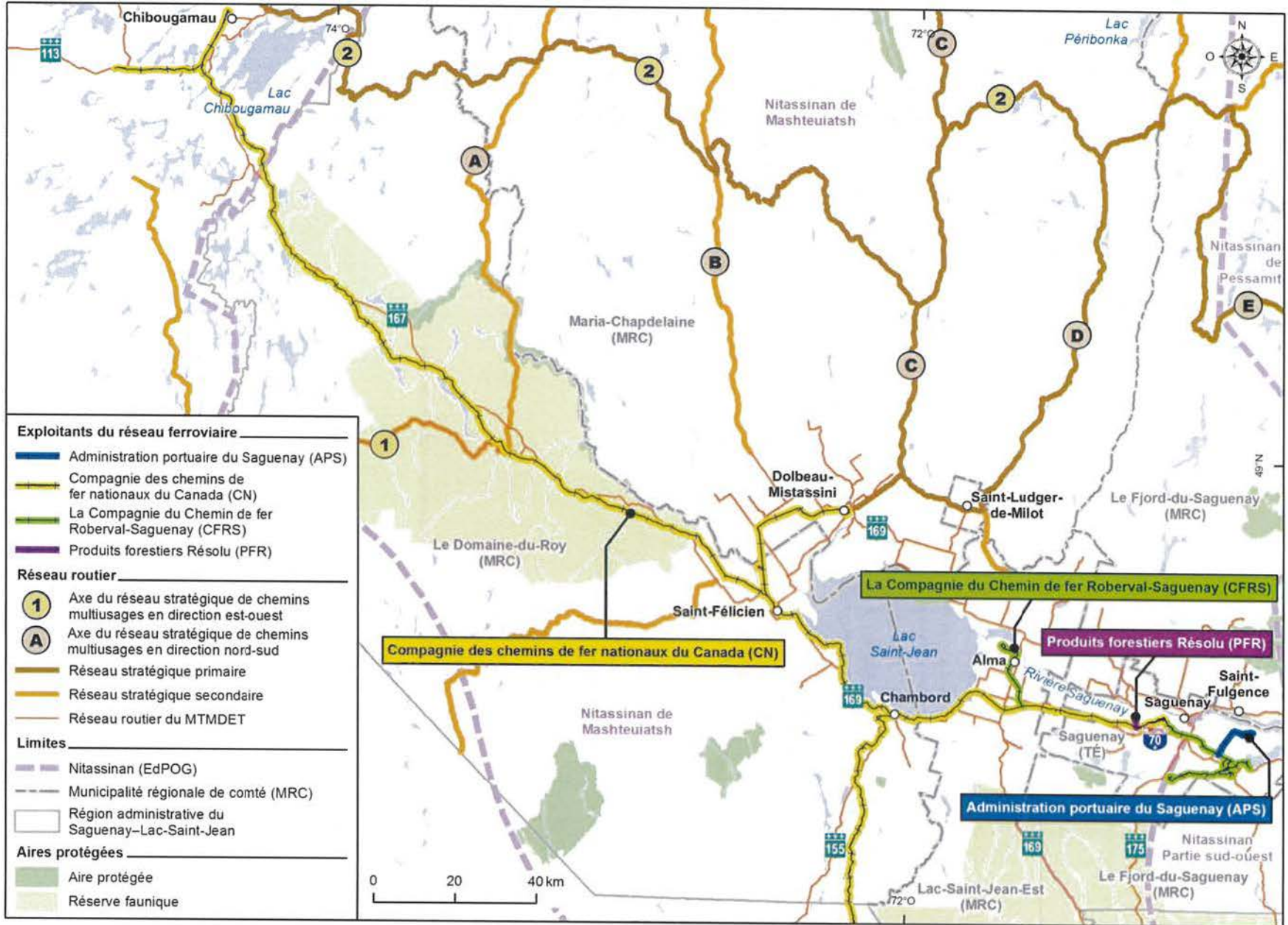
1.2.2 Le réseau du Chemin de fer Roberval-Saguenay

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.

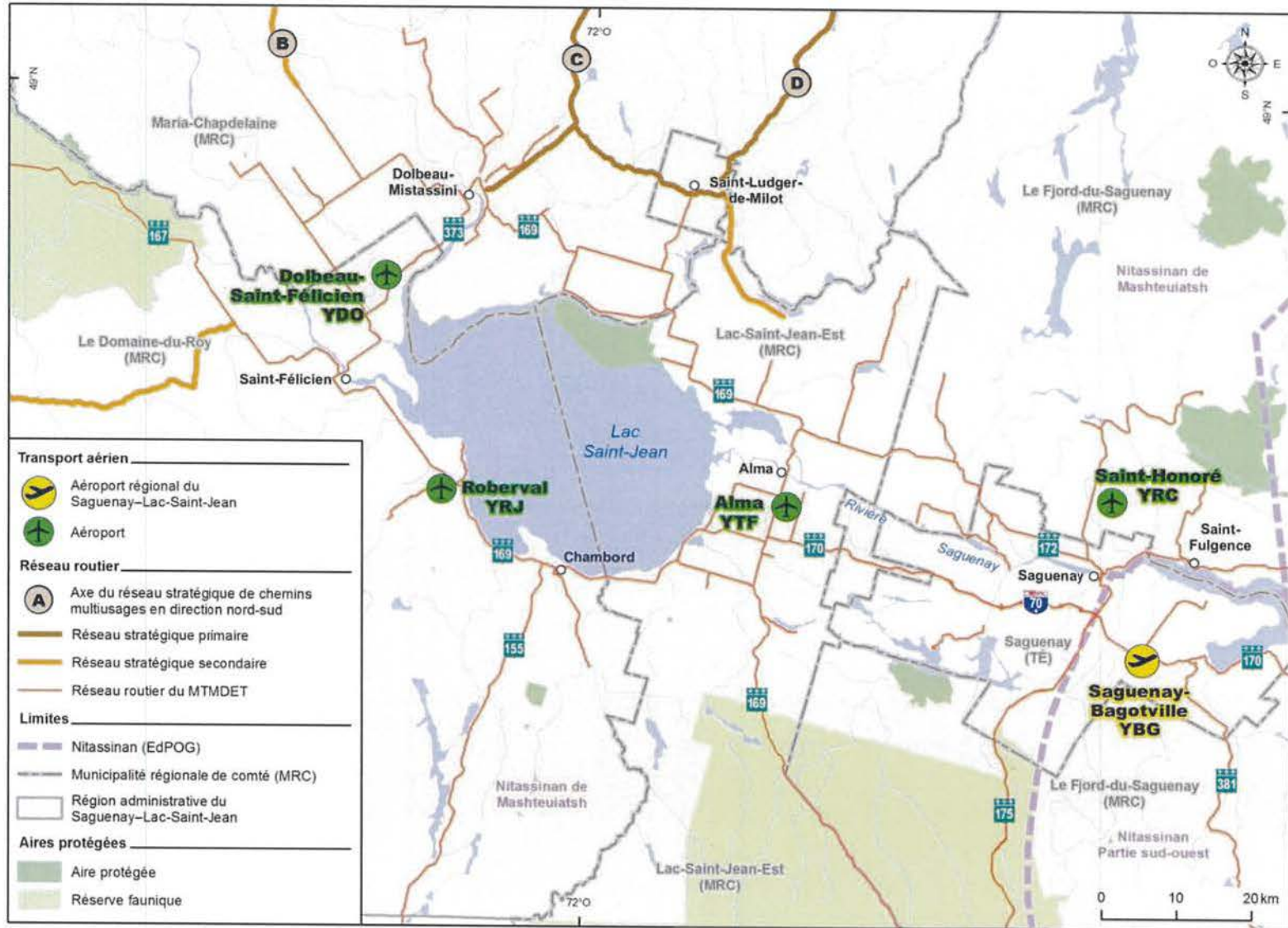
Cette section brosse un bref portrait des actifs aériens de la région. Deux enjeux de transport seront expliqués : les liaisons régulières vers les grands centres et le transport aérien des travailleurs vers les chantiers du Nord. Quelques recommandations viendront positionner le transport aérien dans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

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.

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.

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.

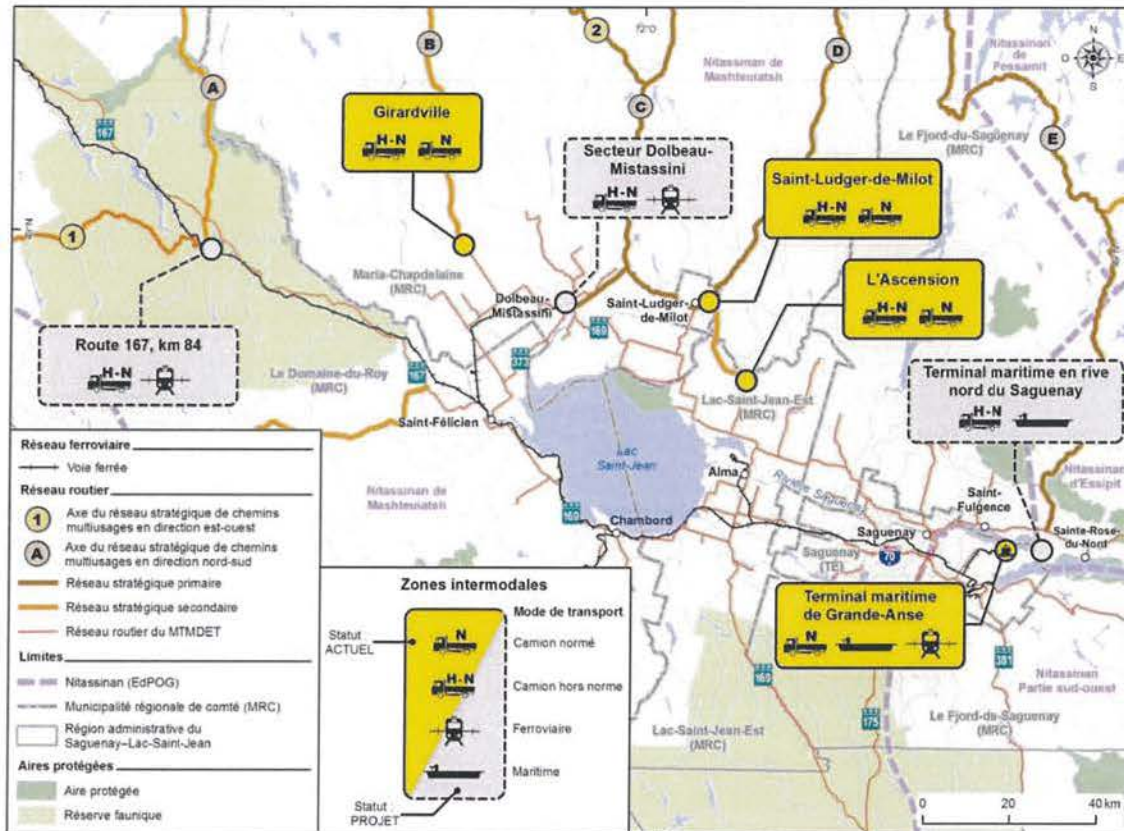
Ces zones intermodales procureraient à la région un avantage distinctif.

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 Nemej
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



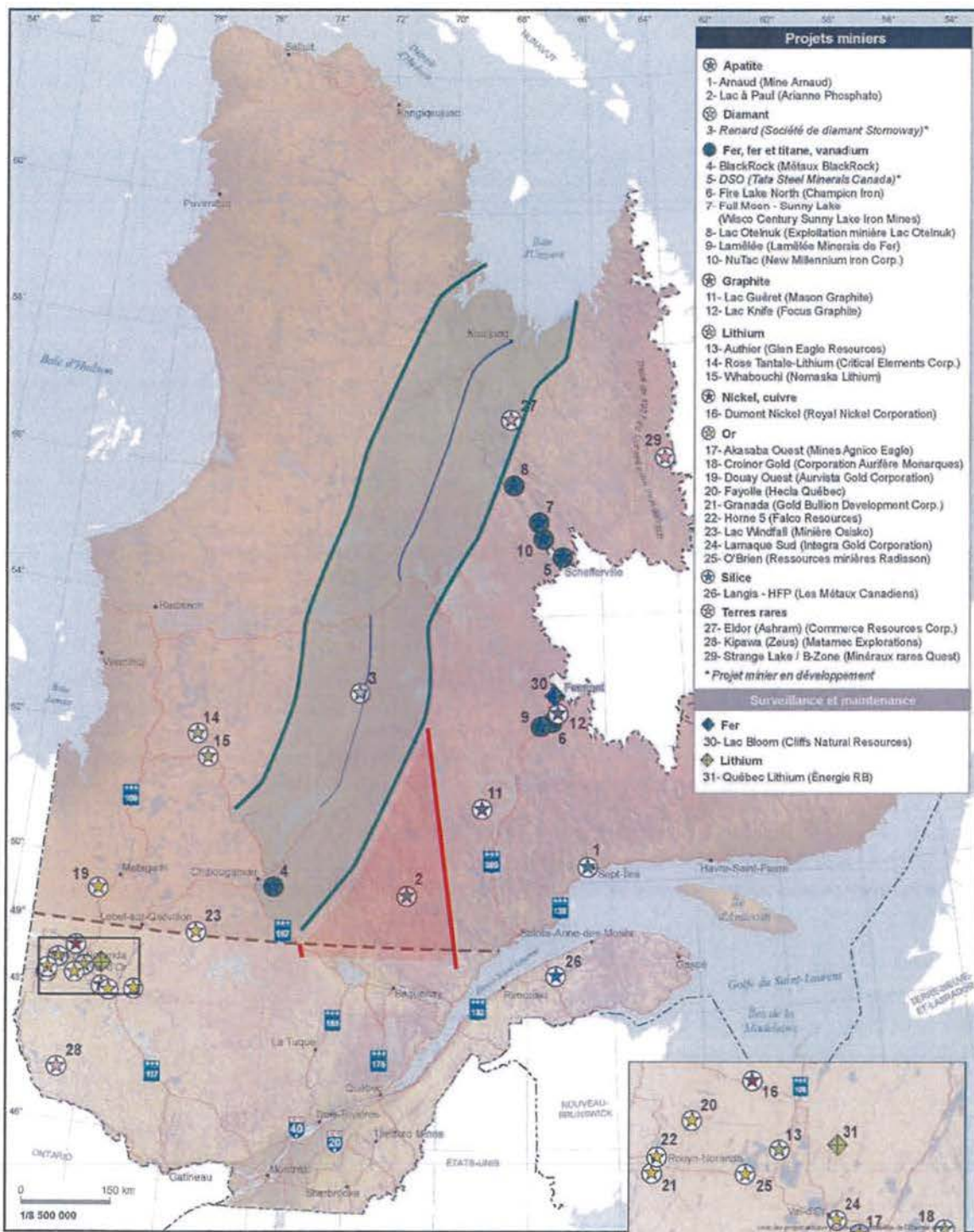
Jérôme Lavoie

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

Nota - Le présent document n'a aucune portée légale
© Gouvernement du Québec, juillet 2010

Institut national des mines Québec

— couloir multimodal — nouvelle route à construire
— couloir multimodal du plan de transport régional intermodal

ANNEXES

Annexe 3 : Métaux BlackRock. Transport ferroviaire dans la région du Saguenay–Lac-St-Jean, mémoire présenté au Sommet économique régional, janvier 2017, 18 pages.

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

Fin du document

Rio Tinto Aluminium – Chemin de fer Roberval-Saguenay
1955, boulevard Mellon, Jonquière, Québec
G7S 4L2