



**MÉMOIRE DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES  
ÉLUS DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN (CRÉ)  
PORTANT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE DU  
SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN ET SES  
INTERCONNEXIONS PORTUAIRES : UN LEVIER  
ÉCONOMIQUE POUR PROFITER PLEINEMENT DU  
PLAN NORD, DANS LE CADRE DU SOMMET  
ÉCONOMIQUE RÉGIONAL DU SAGUENAY-LAC-  
SAINT-JEAN**

**Présenté par M. André Paradis, président**

**Saguenay, le 2 avril 2015**

**Pour toute correspondance :**

M. André Paradis, président,  
Conférence régionale des élus du  
Saguenay–Lac-Saint-Jean  
2155 de la Peltrie  
Jonquière (Québec) G8A 2A1  
Courriel : [présidence@lacre.ca](mailto:présidence@lacre.ca)  
N<sup>os</sup> de téléphone : bureau : 418 668-3023  
cellulaire : 418 321-5883

Adresser également une copie conforme à  
M. Jocelyn Fortin, conseiller en développement

**Pour toutes informations additionnelles, vous pouvez rejoindre M. Jocelyn Fortin,  
conseiller en développement, aux coordonnées suivantes :**

Courriel : [jocelyn.fortin@lacre.ca](mailto:jocelyn.fortin@lacre.ca)  
N<sup>o</sup> de téléphone : bureau : 418 547-2102,  
poste 225

## **PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION**

Le présent mémoire est présenté par la Conférence régionale des élus du Saguenay-Lac-Saint-Jean (CRÉ). La CRÉ est l'instance régionale de concertation et de planification reconnue comme l'interlocutrice privilégiée pour toute question touchant le développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Sa mission est de promouvoir et de supporter le développement régional dans tous les secteurs d'activité et de favoriser la concertation entre les partenaires socio-économiques de la région. Elle est cependant appelée à disparaître à la sanction du projet de loi 28. À sa disparition, la Conférence régionale des préfets prendra le relais.

## RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Le réseau ferroviaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean s'étend sur environ **800 kilomètres**. Au départ de Chapais–Chibougamau, dans la région Nord-du-Québec, il dessert notamment, ici au Saguenay–Lac-Saint-Jean, les municipalités de Saint-Félicien, de Roberval et de Chambord et termine sa course à Saguenay. Ce réseau est complété par des liaisons secondaires qui le relient aux centres industriels des municipalités de Dolbeau, d'Alma et de Laterrière, ce qui représente un parcours additionnel de 75 kilomètres auquel se greffe, depuis peu, le nouveau lien ferroviaire vers le terminal maritime de Grande-Anse (arrondissement de La Baie) d'une longueur de 12,5 kilomètres. Ce lien ferroviaire est également relié à l'ensemble du réseau nord-américain par le tronçon qui, au départ de Chambord, gagne la région de la Mauricie, ce qui lui assure un accès aux ports de mer situés en amont du Saint-Laurent, notamment ceux de Trois-Rivières, Québec et Montréal. Deux entreprises se partagent la propriété du réseau ferroviaire régional, le Canadien National (CN) et la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS, division de Rio Tinto Alcan).

Dans un contexte de transformation et de diversification de l'économie mondiale, la région doit disposer des outils nécessaires au développement des entreprises afin de maintenir et de favoriser le dynamisme de son économie et offrir ainsi des emplois de qualité et un milieu de vie enviable à sa population. L'économie de la région, axée principalement sur l'industrie forestière, la production d'aluminium et l'agriculture, n'est plus en mesure d'assurer pour l'avenir la croissance et le maintien du niveau de vie de la population régionale. Aussi, la disponibilité d'un réseau intégré de transport ferroviaire et maritime efficient devient un enjeu majeur et une pièce maîtresse pour la mise en place de stratégies de diversification industrielle au Saguenay–Lac-Saint-Jean et pour la région Nord-du-Québec. Cette nouvelle stratégie de diversification serait orientée prioritairement vers le secteur minier, créneau porteur pour la région. De fait, si tous les projets de développement recensés dans ce secteur devaient se concrétiser sur un horizon à moyen et long terme (5 à 10 ans), ceci se traduirait par un potentiel d'extraction de 17 000 000 de tonnes de minerais annuellement. Des usines de transformation du minerai pourraient ainsi voir le jour en aval.

Depuis le début des années 2000, les investissements miniers ont presque triplé, particulièrement dans la portion nord Québec. Dans cette optique, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean se retrouve positionnée stratégiquement au cœur du réseau de transport et de distribution des ressources minérales. La région s'insère ainsi dans l'axe de transport naturel, là où l'on retrouve les infrastructures de transport (ferroviaire et portuaire) et le potentiel humain (bassin d'expertises) requis. En effet, la distance à parcourir depuis Chapais–Chibougamau jusqu'aux installations portuaires de Grande-Anse est de 420 kilomètres. À titre comparatif, la distance depuis Chapais–Chibougamau jusqu'au port de Trois-Rivières est d'environ 615 kilomètres et, vers le port de Québec, d'environ 672 kilomètres. Il y a donc un avantage concurrentiel non

négligeable pour les entreprises et les minières opérant dans le secteur à utiliser les installations de Grande-Anse pour leurs expéditions.

Or, le réseau ferroviaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean et le port de Grande-Anse, tels qu'ils sont aménagés et interconnectés actuellement, pourront difficilement répondre aux enjeux du développement économique de la région au cours de la prochaine décennie. Si les diverses problématiques identifiées ne sont pas résolues à court et à moyen terme, 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, des retombées découlant du développement minier. À titre d'exemple, le tronçon qui relie le réseau ferroviaire du CN à Jonquière à celui du port de Saguenay à Grande-Anse en empruntant les voies du CFRS, est problématique en regard du potentiel de développement anticipé, en premier lieu en raison de sa capacité de transit actuelle qui est limitée par rapport aux besoins et, dans la même lignée, en raison des contraintes appréhendées concernant l'addition de nouvelles voies dans ce corridor.

**Conséquemment, il est urgent d'élaborer un plan stratégique de développement afin de cerner rapidement les solutions les plus à même de répondre aux entraves appréhendées et d'assurer ainsi une circulation ferroviaire et une interconnexion portuaire fluides, sécuritaires et efficaces (élaboration des solutions, identification des acteurs, mode de gouvernance, priorisation et échéancier, planification de la réalisation des travaux ou aménagements requis (plans et devis), estimation de coûts, mesures de suivi à long terme et ajustements si requis). Autrement, il y a un risque véritable d'échapper les retombées économiques des projets de développement appelés à se réaliser au Saguenay–Lac-Saint-Jean et dans la région Nord-du-Québec.**

## TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'organisation .....	3
Résumé du mémoire .....	4
Table des matières.....	6
Mise en contexte .....	7
Description de l'opportunité .....	7
Consultation des entreprises .....	8
Rio Tinto Alcan (RTA) et le Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS).....	9
Perspective d'avenir .....	10
Conclusion .....	10
Bibliographie : .....	11

## MISE EN CONTEXTE

Le réseau ferroviaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean s’étend sur environ **800 kilomètres** et couvre plusieurs localités, de Chapais–Chibougamau en passant par Chambord, Saint-Félicien et Saguenay. Il est constitué des antennes vers Dolbeau, Alma et Laterrière qui représentent 75 kilomètres, sans compter le nouveau lien ferroviaire vers le terminal maritime de Grande-Anse (arrondissement de La Baie) d’une longueur de 12,5 kilomètres. Ce réseau ferroviaire est relié à l’ensemble du réseau nord-américain via la Mauricie et donne un accès vers les ports en amont du fjord, notamment Trois-Rivières et Montréal.

Deux entreprises se partagent le réseau ferroviaire, soit le Canadien National (CN) et la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS, division de Rio Tinto Alcan). L’exploitation du réseau Saguenay–Lac-Saint-Jean a été confiée par le CN au Chemin de fer d’intérêt local interne du Nord-du-Québec (CFILINQ).

Le développement économique et social de la région est intimement lié à la présence de grandes entreprises reliées à l’exploitation et la transformation des ressources naturelles – minières, forestières, alumineries. Dans un contexte de transformation et de diversification de l’économie mondiale, la région doit s’assurer qu’elle dispose des attraits nécessaires au développement des entreprises afin de conserver et de favoriser le dynamisme économique, et ainsi offrir des emplois et un milieu de vie de qualité à sa population.

La Conférence régionale des élus (CRÉ) du Saguenay–Lac-Saint-Jean souhaite maximiser les retombées potentielles du développement prévu au niveau de l’exploitation et de la transformation des ressources naturelles dans un contexte de chaînes d’approvisionnement globales, notamment les développements inhérents à la réalisation du Plan Nord. À cet effet, la qualité et l’efficacité du réseau intégré de transport ferroviaire et maritime sont des enjeux majeurs et une pièce maîtresse pour la mise en place de stratégies de diversification industrielle pour la région et le Nord-du-Québec.

## DESCRIPTION DE L’OPPORTUNITÉ

Un document publié au mois de novembre par Promotion Saguenay résume dans ses grandes lignes le contexte économique et les impacts potentiels des projets miniers, et met en relief l’importance du secteur minier comme créneau porteur pour la région. Les auteurs soulignent notamment, malgré une baisse récente, que les investissements miniers ont presque triplé depuis le début des années 2000, particulièrement dans le Nord-du-Québec. Dans cette optique, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est en bonne position pour être au cœur même du réseau de transport et de distribution des minerais puisque la région se situe dans l’axe de transport naturel, où se retrouvent les

infrastructures de transport (ferroviaire et portuaire), ainsi que le potentiel humain (bassin d'expertise) nécessaire.

Les principaux projets, potentiellement générateurs de forts volumes pour le transport ferroviaire, ont été identifiés lors de la réalisation de l'étude sur le réseau ferroviaire et ses interconnexions portuaires de janvier 2015. Il s'agit des projets suivants :

Métaux BlackRock	3 600 000 tonnes phases I et 10 000 000 tonnes phase II
Rio Tinto Alcan	400 000 tonnes
Nemaska Lithium	316 000 tonnes
Arianne Phosphate	3 000 000 tonnes

À court terme (0 à 5 ans), ce volume potentiel est estimé à près de 5 000 000 de tonnes, volume qui, à moyen terme (5 à 10 ans), pourrait atteindre selon les prévisions les 17 316 000 tonnes annuellement. À cela pourraient s'ajouter les tonnages des entreprises dont les données ne nous sont pas disponibles pour l'instant telles : Vanadium Corp, l'aluminerie Maria-Chapdelaine et tout le potentiel de la biomasse forestière.

Ce type de marchandise, qualifiée de vrac solide, est le type de produit le mieux adapté au transport par rail. Il représente le plus fort potentiel de croissance pour l'industrie du transport ferroviaire au Saguenay–Lac-Saint-Jean et pour les installations portuaires de Saguenay.

## CONSULTATION DES ENTREPRISES

Une consultation auprès des entreprises susceptibles de générer des volumes intéressants pour le transport ferroviaire a été réalisée lors de la l'élaboration, en janvier 2015, de l'étude sur le réseau ferroviaire au Saguenay–Lac-Saint-Jean et ses interconnexions portuaires, phase I. Les éléments suivants ont été retenus de cette consultation :

- Rio Tinto Alcan (RTA) a l'intention d'accroître sa production d'aluminium à moyen terme, ce qui entraînera une augmentation importante de volume transité sur son réseau de transport. Considérant les plans d'expansion de l'entreprise, le vrac solide intrarégional risque d'augmenter de l'ordre de 15 % ou plus selon les stratégies d'approvisionnement de minerai aux usines de première transformation;
- Après une période de ralentissement économique qui s'est accompagnée notamment de fermetures d'usines et de commerces dans la région, les entreprises sondées, qui utilisent le transport par rail, prévoient un retour à la croissance du volume ferroviaire, et ce, pour tous les secteurs d'activité;

- L'offre actuelle en transport ferroviaire vise surtout à satisfaire les besoins de la grande entreprise, qui se retrouve ainsi favorisée par les transporteurs ferroviaires. Il en résulte certaines difficultés à répondre aux attentes des plus petits joueurs en terme de disponibilité de wagons et de fréquence des départs, notamment si la demande en provenance des grands clients est soutenue;
- Le processus actuel d'offre de services auquel ont recours le Canadien National et le Roberval Saguenay ne permet pas aux petites entreprises d'avoir accès à une proposition de services compétitive;
- La tarification demeure élevée et volatile (pas de stabilité dans l'offre de prix) par rapport à ce qui est offert par le transport sur route (camionnage);
- La tarification pour les entreprises régionales est plus élevée en raison de la présence de deux opérateurs (double facturation) surtout pour l'accès au port de Saguenay;
- L'accès et les installations du port de Saguenay devraient être améliorés (ajout d'un convoyeur, de silos, etc.). Cette mise à niveau des installations est essentielle pour accueillir les trains de marchandises.

## **RIO TINTO ALCAN (RTA) ET LE CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY (CFRS)**

Le Chemin de fer Roberval-Saguenay (CFRS) a été construit en 1910. En 1926, il est devenu un lien logistique essentiel aux opérations des usines de Rio Tinto Alcan au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Rio Tinto Alcan utilise le CFRS principalement pour soutenir la production de quatre alumineries, une usine d'alumine et deux usines de spécialités. Sa logistique est significativement serrée. Le volume transporté est de **7 millions de tonnes métriques**, dédié à l'usine Vaudreuil à plus de 60 %.

Le CFRS ne doit pas être perçu comme un chemin de fer typique. Ses opérations se rapprochent davantage d'un service local privé de desserte d'usines. Dans le présent cas, la propriété des usines desservies par le CFRS est détenue par un seul propriétaire (RTA). Ces unités de production sont réparties le long d'un réseau de 258 kilomètres (160 miles) de voies ferrées, majoritairement des voies de triage. Le chemin de fer du CFRS échappe à la compétence fédérale (selon la *Loi sur les transports au Canada*), donc il n'a pas l'obligation de desservir les entreprises appartenant à d'autres intérêts.

Cette dernière observation illustre bien la problématique à laquelle seront confrontés les projets générateurs de volume, notamment en provenance du nord, qui devront pouvoir compter sur un accès aux installations du port de Saguenay à Grande-Anse. La conclusion d'une entente commerciale associant le CN, CFRS et l'Administration

portuaire, précisant les modalités d'accès au réseau du CFRS, devient donc une condition essentielle à la résolution de la problématique d'accès aux facilités portuaires de Grande-Anse.

## PERSPECTIVE D'AVENIR

Les compagnies minières, afin d'appuyer la justification économique de leurs projets de développement, doivent disposer d'un accès efficace et abordable à un port de mer. Pour être en mesure de satisfaire à ces exigences, le port de Saguenay se doit d'offrir un accès par train qui soit fluide, flexible et efficace, et disposer d'équipements d'entreposage, de convoyage et de transbordement adéquats.

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. Si les diverses problématiques identifiées ne sont pas résolues à court et à moyen termes, il existe un risque réel 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 spécifiquement des retombées découlant des développements miniers.

Les visions divergentes des acteurs de l'industrie, la diversité des besoins et des intérêts nuisent actuellement à l'élaboration d'un « plan de match » pour la mise en œuvre de solutions.

À défaut d'en arriver par la concertation à l'élaboration de pistes de solution, la situation actuelle risque fort probablement de perdurer et d'affaiblir la rentabilité des projets miniers dans la région, obligeant les entreprises minières à opter pour des solutions alternatives de transport moins avantageuses pour l'économie de notre région.

## CONCLUSION

Considérant ce qui précède, les priorités à court terme relativement au présent enjeu du réseau ferroviaire sont :

- plus particulièrement, **dresser un portrait précis des contraintes** entre la section du rail qui donne directement accès aux installations portuaires de Grande-Anse et le réseau du CN à Jonquière pour les futurs utilisateurs du réseau, au niveau de :
  - l'état du réseau en général : condition des rails, équipements complémentaires, etc.;
  - l'accessibilité au réseau pour les utilisateurs actuels et potentiels (disponibilité des voies, efficacité, fluidité) considérant les projections d'augmentation de la circulation ferroviaire;

- l'acceptabilité sociale dans les secteurs adjacents au tracé par rapport aux projections d'augmentation de la circulation ferroviaire et des aménagements requis sur le réseau;
- de manière générale, **identifier les entraves sur les autres tronçons**, par exemple entre Chapais–Chibougamau et le réseau du CN à Jonquière ;
- **élaborer un plan d'action stratégique** : identifier des solutions visant à répondre aux entraves appréhendées afin d'assurer une circulation ferroviaire et une interconnexion portuaire fluide, sécuritaire et efficace (élaboration des solutions, identification des acteurs, mode de gouvernance, priorisation et échéancier, planification de la réalisation des travaux ou aménagements requis (plans et devis), estimation de coûts, mesures de suivi à long terme et ajustements si requis). Le plan d'action stratégique devrait également prévoir des actions visant la mise en place de liens ferroviaires et portuaires avec la rive nord du Saguenay. Ceci afin de favoriser la mise en valeur du potentiel minier de ce secteur et d'identifier des options logistiques viables, et ce, en collaboration avec les entreprises impliquées.

Autrement, les régions du Saguenay–Lac-Saint-Jean et du Nord-du-Québec risquent de perdre les retombées économiques appréciables des projets de développement annoncés et à venir tant dans ces régions qu'au nord du Québec.

## **BIBLIOGRAPHIE :**

- Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean et Lemay + DAA Stratégie, « Portrait du réseau ferroviaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean et ses interconnexions portuaires », Mars 2015