



**ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY**

---

**Présenté par M. Carl Laberge, directeur général**

**Mémoire de l'Administration portuaire du Saguenay  
dans le cadre du Sommet économique régional du  
Saguenay-Lac-Saint-Jean 2015**

## Table des matières

<b>1. Présentation de l'organisation.....</b>	<b>1</b>
1.1 Type d'organisation .....	1
1.2 Secteur d'activité .....	1
1.2.1 Le terminal maritime de Grande-Anse et les activités industrielles .....	1
1.2.2 Le quai de Bagotville et les croisières internationales.....	2
1.3 Principale zone d'influence.....	2
<b>2. Résumé du mémoire.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Éléments de réflexion sur les thèmes de la consultation.....</b>	<b>5</b>
3.1 Thème 1 – Renforcer les conditions de succès .....	5
3.1.1 Protéger et promouvoir la navigation sur le Saguenay et le Saint-Laurent.....	5
3.1.2 Protéger les corridors d'accès au Saguenay .....	6
3.1.3 Protéger les sites à potentiel de développement industriel et portuaires en rive du Saguenay .....	6
3.1.4 Compléter et favoriser le développement du Parc industriel maritime intermodal (PIMI) de Grande-Anse .....	6
3.2 Thème 2 – Consolider et accroître les secteurs structurants .....	7
3.2.1 Promouvoir le développement industriel.....	7
3.2.2 Construire une rampe de chargement de modules industriels (RO-RO).....	8
3.2.3 Développer la destination Saint-Laurent – Croisières internationales .....	8
3.3 Thème 3 – Développer de nouveaux piliers.....	9
3.3.1 Reconnaître l'importance du Port de Saguenay comme infrastructure stratégique dans l'intégration avec le Plan Nord .....	9
3.3.2 Construire un nouveau terminal maritime sur la rive nord du Saguenay.....	10
3.3.3 Construire une usine de production et un terminal d'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL).....	10
3.3.4 Construction d'un système de manutention de vrac solides multiusagers.....	10
3.3.5 Construction d'un corridor de transit de vrac liquides.....	11
3.3.6 Augmenter la capacité d'accueil du Quai-Marcel-Dionne.....	11
3.3.7 Construire un nouveau quai de grande capacité à Grande-Anse.....	11
3.3.8 Favoriser le développement de l'industrie de transformation de la biomasse forestière .....	11

## 1. Présentation de l'organisation

Le présente mémoire est rédigé par l'Administration portuaire du Saguenay (APS ou Port de Saguenay) et reflète la vision de l'organisation et de son conseil d'administration.

### 1.1 Type d'organisation

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

### 1.2 Secteur d'activité

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

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

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

Le 30 juin 2004, le terminal maritime de Grande-Anse a reçu une déclaration de conformité d'une installation portuaire selon le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) permettant la réception de navires provenant de l'étranger et faisant l'objet de la même accréditation.

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

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

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

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

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

À Saguenay, les retombées sont nombreuses tant sur le plan économique, que sur le plan social. L'apport de ce marché a permis de mettre en valeur l'un des plus beaux affluents du Saint-Laurent, le Fjord du Saguenay, de bonifier l'offre touristique régionale de façon importante et de générer plusieurs millions d'investissements privés. En seulement quelques années, Saguenay s'est vue décerner à trois reprises le prestigieux prix « Best Port Welcome Award » par les dirigeants de lignes de croisières internationales, avec mention spéciale en 2012 « Hands down, the best in the world ! »

### **1.3 Principale zone d'influence**

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

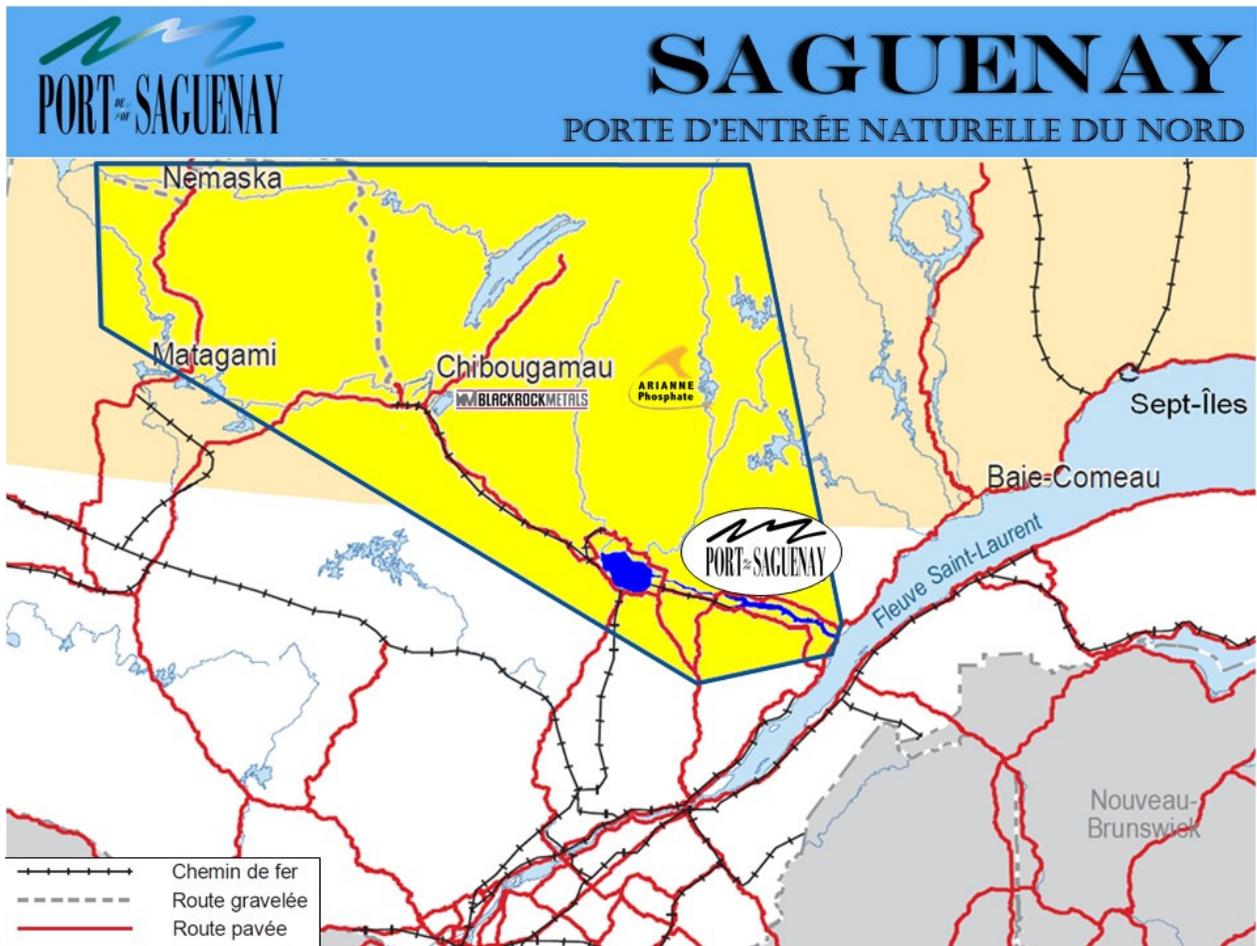


Figure 1 : La zone d'influence de Port de Saguenay

## 2. Résumé du mémoire

Société fédérale constituée en 1999 en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire du Saguenay (Port de Saguenay) a pour mandat de mettre en place, conjointement avec ses partenaires de la chaîne des transports, les services et les conditions environnementales qui favoriseront **l'expansion du commerce extérieur canadien** ainsi que **l'industrialisation et le développement de l'hinterland canadien et plus particulièrement celui de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Chapais**. Le Port de Saguenay est le seul port public de la région du Saguenay-Lac-St-Jean.

Le Port opère un terminal maritime destiné à la manutention de produits industriels (vrac/solide/général) ainsi qu'un terminal de croisières internationales. Sa zone de juridiction s'étend sur environ 25 km sur la portion du Saguenay située entre le centre-ville de Chicoutimi et l'extrémité du Cap-à-l'Ouest à La Baie. Se positionnant comme une véritable porte d'entrée naturelle du nord québécois, le Port de Saguenay possède tout le potentiel pour aider les entreprises à profiter de la relance du Plan Nord et de la stratégie maritime. En effet, le terminal maritime de Grande-Anse est relié aux grands réseaux routiers et ferroviaires nationaux, possède des installations en eau profonde accessibles à l'année et de grandes superficies de terrains vouées au développement industriel, à distance des zones habitées. Pour ce faire, le port doit cependant pouvoir compter sur l'appui du milieu et des différents paliers de gouvernements afin de bien coordonner le développement et que les outils complémentaires de la chaîne de transport soient également en place.

Plus spécifiquement, le Port de Saguenay propose au gouvernement certaines actions pour renforcer les conditions de succès. Ainsi, nous croyons qu'il est important de promouvoir et protéger les infrastructures et corridors de transports existants (maritimes, ferroviaires et routiers) et futurs. De la même manière, nous croyons que les sites à fort potentiel de développement industriel en rive du Saguenay devraient également être protégés. Également, certaines actions pourraient être posées par le gouvernement pour aider à promouvoir et à développer le site industrialo-portuaire de Grande-Anse.

La région a la chance de pouvoir compter sur plusieurs secteurs structurants au niveau industriel et touristiques. Les infrastructures portuaires existantes pourraient être sollicitées davantage en mettant en place des politiques favorisant le transport maritime et l'exportation. Certains équipements pourraient également s'ajouter afin d'augmenter la compétitivité des entreprises comme une rampe de chargement de modules de grandes dimensions. Le créneau des croisières sur le Saint-Laurent est en expansion. Le Port de Saguenay est un élément important de ce réseau et le gouvernement doit continuer d'appuyer ces démarches concertées.

Finalement, le Port de Saguenay est probablement l'un des meilleurs outils pour développer de nouveaux piliers économiques. En effet, les projets du port et de ses partenaires sont nombreux et de grande envergure, tels que la construction d'un nouveau terminal sur la rive nord du Saguenay, construction d'un terminal d'exportation de GNL, construction d'un système de manutention de vrac solides multiusagers, construction d'un corridor de transport de vrac liquides, augmentation de la capacité du quai existant, construction un nouveau quai pour navires de grand gabarit et le développement d'un pôle de transformation et d'expédition de biomasse forestière à Grande-Anse.

### 3. Éléments de réflexion sur les thèmes de la consultation

#### 3.1 Thème 1 – Renforcer les conditions de succès

Le gouvernement du Québec se penche actuellement sur la stratégie maritime du Québec. Dans le cas du Port de Saguenay, il est important d'intégrer à la stratégie le rôle de premier plan qu'aura à jouer l'organisation et ses infrastructures dans le redéploiement du Plan Nord. À cet effet, il est important de mentionner que le terminal maritime de Grande-Anse est une infrastructure stratégique en ce qui concerne l'exploitation des mines des régions Saguenay–Lac-St-Jean-Chibougamau et Nord du Québec. Sa situation géographique fait de lui une porte d'entrée naturelle vers le Nord.

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

Afin de pouvoir profiter de cet important avantage, nous devons pouvoir compter sur des infrastructures de qualité, capables de soutenir la demande actuelle et future. Heureusement, la région possède des infrastructures publiques de grande qualité au terminal maritime de Grande-Anse. En effet, ces installations en eau profonde, ouvertes à l'année, sont localisées à distance des zones résidentielles et sont entourées de terrains pouvant accueillir des développements industriels importants nécessitant la proximité d'un accès portuaire. De plus, depuis l'automne dernier, le site de Grande-Anse est relié au réseau de chemin de fer national à partir du chemin de fer Roberval-Saguenay, propriété de Rio Tinto Alcan. Afin de s'assurer que ces installations puissent servir leur vocation et que l'on puisse tirer plein avantage de leur potentiel, nous croyons que certaines actions doivent être posées. Bien que l'APS travaille activement et continuellement à mettre en place les conditions gagnantes, tous les niveaux de gouvernements ainsi que les propriétaires d'infrastructures stratégiques doivent travailler de concert.

##### 3.1.1 Protéger et promouvoir la navigation sur le Saguenay et le Saint-Laurent

Le Fjord du Saguenay est un chenal de navigation d'une qualité exceptionnelle. En effet, ses caractéristiques physiques font en sorte qu'il est possible d'y naviguer de manière sécuritaire et efficace toute l'année. D'une largeur minimale de 1 km et d'une profondeur variant de 20 m à Tadoussac à plus de 250 m en plusieurs endroits, le Fjord est en mesure d'accueillir parmi les plus grands navires au monde. Ces caractéristiques uniques s'ajoutent à l'encadrement serré dont fait l'objet la navigation sur le Saguenay, avec le pilotage obligatoire par des officiers québécois expérimentés et l'accompagnement par les brise-glaces de la Garde-Côtière canadienne en hiver. Le Saguenay est également un lieu riche en biodiversité qui se doit également d'être protégé et mis en valeur. Nous croyons cependant que les fonctions de navigation commerciales et de conservation peuvent être conjuguées en harmonie. Pour cela, il est important que la population et tous les intervenants concernés soient bien au fait de l'importance de la navigation sur le Saguenay sur l'économie de la région et **nous croyons que les gouvernements devraient s'impliquer avec les acteurs du milieu dans la promotion de ce corridor et de sa mise en valeur** pour bien en démontrer l'importance et protéger son utilisation.

### 3.1.2 Protéger les corridors d'accès au Saguenay

Le terminal maritime de Grande-Anse est maintenant relié au réseau de chemin de fer national (CN) via le réseau de Roberval-Saguenay grâce à la construction d'une nouvelle desserte ferroviaire en 2013-2014 au coût de 37 millions de dollars. La réalisation de ce projet a été rendue possible grâce à la collaboration de tous les paliers de gouvernement. En effet, les gouvernements du Canada, du Québec et la Ville de Saguenay ont respectivement investis 15 M\$, 10 M\$ et 6 M\$ dans le projet, le reste de la somme, soit plus de 6 M\$, ayant été assumée par l'APS.

La chaîne des infrastructures ferroviaires depuis l'extérieur de la région vers des installations portuaires publiques est donc maintenant complétée et opérationnelle. Il est très important de protéger l'ensemble de ce réseau ferroviaire (réseaux APS/RS/CN) et de s'assurer que l'aménagement du territoire et la réglementation feront en sorte qu'il sera possible d'en optimiser l'utilisation et même d'en augmenter la capacité dans le futur. Pour ce faire, les acteurs concernés (propriétaires, utilisateurs, municipalités, gouvernements, etc.) par le développement doivent prévoir comment il sera possible de le faire, quels en seront les impacts et les coûts ainsi que comment les frais reliés pourraient être partagés en fonction du bénéfice et du risque de chacun. **La mise en place de facilité de gestion de transport ferroviaire régional permettra d'offrir à tous les clients potentiels des plages de transports intéressantes dans un environnement sécuritaire.** Cette manière de voir nos corridors d'accès, si importants pour le développement de notre région, devrait être adressée sur tous les réseaux, autant ferroviaires que routiers, d'un bout à l'autre de la région et plus au nord.

### 3.1.3 Protéger les sites à potentiel de développement industriel et portuaires en rive du Saguenay

Il y a environ 100 km entre l'embouchure du St-Laurent et le terminal maritime de Grande-Anse. De ces 100 km de fjord, environ 90 km sont situés à l'intérieur des limites du Parc marin Saguenay-St-Laurent. Des 10 km restants, une certaine portion est occupée à des fins résidentielles ou touristiques alors qu'ailleurs, la topographie très accidentée du Saguenay fait en sorte que plusieurs endroits ne sont tout simplement pas possible d'être utilisés comme sites portuaires. Quand on fait le bilan, malgré son faible niveau de développement général et son imposante longueur, il demeure très peu de sites où il est possible d'envisager de nouveaux développements portuaires sur les rives du Saguenay dans l'avenir et profiter de l'« Avantage Saguenay ». Il est donc **primordial de protéger les sites restants et de les dédier à du développement industriel moderne.** Nous croyons qu'il est important d'avoir assez de vision pour le faire afin qu'il y ait également des opportunités de développement pour la génération future.

### 3.1.4 Compléter et favoriser le développement du Parc industriel maritime intermodal (PIMI) de Grande-Anse

Au cours des dernières années, le Port de Saguenay a concentré ses efforts à mettre en place les conditions gagnantes pour l'établissement de nouvelles industries à proximité du site portuaire. En effet, l'APS s'est porté acquéreur de plusieurs propriétés, de concert avec la Ville de Saguenay, a construit une desserte ferroviaire et a obtenu l'exclusion de la zone agricole de certains terrains tout en débutant l'aménagement de certaines superficies. Bien que ces efforts donnent déjà des résultats, plusieurs projets étant actuellement en développement à Grande-

Anse, il est important de pouvoir compter sur une concertation de tous les niveaux de gouvernement, incluant le gouvernement du Québec, pour aider à développer la zone industrielle, **en participant activement à la planification à long terme, en participant à la mise en place d'infrastructures de service et en mettant à disposition des promoteurs et de l'APS les outils facilitant la réalisation de projets.** La planification du territoire adjacent ainsi que la mise en place d'infrastructures de services complémentaires nécessaires (eau de procédé, protection incendie, gaz naturel, lignes électriques haute puissance, etc.) en sont des exemples.

### **3.2 Thème 2 – Consolider et accroître les secteurs structurants**

Bien que les dernières années aient été difficiles du point de vue économique, l'Administration portuaire du Saguenay et ses partenaires n'ont cessé d'investir dans différents projets, avec pour but de créer des opportunités et de faire de son port un choix évident auprès des promoteurs et développeurs. En effet, que ce soit la réalisation du quai de Bagotville destiné aux croisières internationales, la construction d'une desserte ferroviaire de près de 12.5 km pour relier Grande-Anse au réseau de chemin de fer national ou bien l'aménagement d'un parc industriel maritime intermodal, aucun effort n'a été ménagé pour promouvoir l'accès au transport maritime et son développement. L'utilisation optimale des actifs existants, et la mise en place d'infrastructures supplémentaires qui offre des avantages compétitifs aux secteurs structurants de la région visent à supporter ces industries à croître.

#### **3.2.1 Promouvoir le développement industriel**

Le potentiel de développement se traduit souvent par la capacité à pouvoir se démarquer au niveau national et international par rapport à ses avantages stratégiques. En ce sens, le terminal maritime de Grande-Anse jouit de plusieurs caractéristiques qui font de lui une infrastructure unique au Québec. Entre autres :

- Le terminal est situé dans une zone isolée, loin des milieux résidentiels, doté d'excellents accès routiers et ferroviaires à haute capacité, mais tout en étant relativement près des services;
- Les grands réseaux de transport électrique et gazier sont à proximité du site;
- L'Administration portuaire du Saguenay possède des espaces vouées au développement industriel lourd et aux activités de transbordement complètement aménagées ayant une superficie de plus de 25 hectares, et plus de 115 hectares supplémentaires disponibles à proximité;
- Les installations portuaires ont actuellement de la disponibilité pour accueillir de nouveaux clients et ont la capacité d'être augmentées pour répondre à la demande;
- Le port est le seul en eau profonde au Québec ayant le potentiel pour l'aménagement d'infrastructures portuaires permettant l'accueil de navires de fort tonnage (+ 250 000 t<sup>pl</sup>) et de fort tirant (18.5 m) tout en étant directement relié au chemin de fer continental;
- Le terminal maritime de Grande-Anse bénéficie d'un accès à un chenal naturel sécuritaire et de grande capacité, soit le Fjord du Saguenay. Ce chenal d'une largeur minimale de 1 km et une profondeur atteignant 250 m par endroit est navigable tout au cours de l'année

---

<sup>1</sup> t<sup>pl</sup> : tonnes de port en lourd

La situation privilégiée du Port de Saguenay ainsi que les investissements récents qui y ont été consentis ont permis à celui-ci d'être au cœur de projets de développement majeurs. Ces projets d'intérêt qui influenceront directement le flux maritime du Port de Saguenay ont des conséquences directes sur l'implantation de la stratégie maritime. L'aboutissement de tels projets est important en termes de revenus, volumes, infrastructures et retombées économiques.

De ces faits, plusieurs projets sont en cours de développements au Port de Saguenay dont entre autres :

- Système de manutention de vracs solides multiusagers
- Aménagement d'un nouveau terminal maritime en rive nord du Saguenay
- Construction d'un terminal d'exportation de GNL (gaz naturel liquéfié)
- Quai pour navire grand gabarit
- Rampe de chargement de modules industriels

**La réalisation de ces projets devra être supportée et endossée par le milieu politique régional et provincial.** Ces projets permettront d'aider les secteurs structurants actuels de la région à optimiser leurs opérations et à maximiser leurs retombées économiques. En particulier pour le secteur de l'aluminium et des équipementiers, ces projets présentent un très fort potentiel.

### **3.2.2 Construire une rampe de chargement de modules industriels (RO-RO)**

La région du Saguenay Lac-St-Jean a la chance de pouvoir compter sur une importante concentration d'entreprises spécialisées dans la fabrications d'équipements spécialisés de grandes dimensions et d'assemblages mécano-soudés. Plusieurs de ces entreprises ont déjà utilisées ou utilisent actuellement les installations du Port de Saguenay pour obtenir des contrats et exporter leurs produits. Afin d'augmenter leur compétitivité, l'APS a aménagé au cours des dernières années de vastes terrains où les entreprises peuvent maintenant faire de l'assemblage sur place et entreposer leur production. Un des coûts importants dans la chaîne logistique consiste au chargement et au déchargement de ces pièces, lorsque des grues de grandes capacités sont nécessaires. La construction d'une rampe de chargement à Grande-Anse **permettrait de consolider l'activité dans ce secteur créateur de richesse en mettant à la disposition des entreprises des installations leur permettant d'être encore plus compétitives.**

### **3.2.3 Développer la destination Saint-Laurent – Croisières internationales**

Avec plus d'un million de passagers annuellement, la Côte-Ouest canadienne est un modèle à proximité qui nous démontre le potentiel des croisières internationales en eaux froides. Le Saint-Laurent est une jeune destination sur ce marché mais qui a réussi, en seulement quelques années, à se démarquer par ses efforts de promotion et de démarchage concertés par l'ensemble des ports du réseau, une offre touristique complémentaire d'une escale à l'autre, une qualité d'infrastructure portuaire compétitive et une politique d'accueil performante.

Les succès remportés par le réseau des ports d'escale sur le Saint-Laurent, l'augmentation significative des passagers et l'intérêt grandissant des lignes de croisières internationales nous démontrent le potentiel de notre destination, et les nombreuses retombées positives dans notre industrie.

Le Port de Saguenay et ses partenaires, soit Promotion Saguenay et Ville de Saguenay, sont fiers de participer activement au développement de la destination en améliorant constamment les infrastructures, l'accueil et l'offre touristique afin que les touristes du monde entier puissent profiter des attraits uniques de la région.

Beaucoup d'efforts et de ressources ont été investis au cours des dernières années afin de développer l'industrie des croisières internationales sur le Saint-Laurent et la destination. Nous croyons donc qu'**il est important de continuer le travail amorcé avec les actions suivantes :**

- S'assurer de bien consolider les neuf (9) ports de croisières internationales sur le Saint-Laurent et en particulier celui du quai de Bagotville;
- Poursuivre la mise en place de la politique d'accueil dans les neuf (9) ports d'escale et devenir la destination avec le « Meilleur accueil au monde »;
- Maintenir les efforts de commercialisation et promotion sur les marchés internationaux via l'Association des Croisières du Saint-Laurent;
- Continuer à positionner et démontrer aux lignes de croisières le potentiel du Fjord du Saguenay et de son offre touristique de mai à octobre.

### **3.3 Thème 3 – Développer de nouveaux piliers**

L'exploitation des ressources naturelles dans le nord du Québec est une perspective stimulante pour le transport maritime. Les nombreux projets miniers sont l'occasion pour l'industrie maritime de faire valoir ses avantages, à la fois en faisant partie de la chaîne d'approvisionnement et en assurant l'acheminement des minerais vers les marchés extérieurs. Le positionnement du Port de Saguenay comme un site industrialo-portuaire de premier plan offre également des possibilités de nouveaux développements très importants.

#### **3.3.1 Reconnaître l'importance du Port de Saguenay comme infrastructure stratégique dans l'intégration avec le Plan Nord**

Tel que précédemment mentionné, le Port de Saguenay, situé loin des zones urbaines, est le seul port en eau profonde au Québec ayant le potentiel pour l'aménagement d'infrastructures portuaires permettant l'accueil de navire de fort tonnage (+250 000 t<sup>pl</sup><sup>2</sup>) et de fort tirant (18.5m) tout en étant directement relié au chemin de fer continental. Afin de parvenir à une chaîne logistique efficace, il ne faut pas que le gouvernement limite ses investissements et ses efforts aux ports situés au-dessus du 49<sup>ème</sup> parallèle, mais bien à toutes les infrastructures stratégiques dont les projets dépendent, comme celles du Port de Saguenay. En effet, certaines régions, comme celle de Chibougamau-Chapais, ne peuvent être desservies par un port localisé au-delà du 49<sup>e</sup> parallèle, tout comme la portion nord du Saguenay-Lac-Saint-Jean (qui représente les 2/3 du territoire régional). L'exploitation de ces régions ne peut se faire que si les minières peuvent diriger leurs produits vers les ports les plus accessibles et les mieux adaptés. **Le Port de Saguenay s'attend donc à être un acteur majeur dans la chaîne logistique de transport du Plan Nord et doit être considéré comme une infrastructure clé dans le déploiement du Plan Nord.**

---

<sup>2</sup> t<sup>pl</sup> : tonnes de port en lourd

### 3.3.2 Construire un nouveau terminal maritime sur la rive nord du Saguenay

Le Port de Saguenay projette actuellement la construction d'un nouveau terminal maritime sur la rive nord du Saguenay, un projet estimé actuellement à environ 200 M\$. Ce terminal, dont la construction est originalement reliée à la réalisation du projet minier d'Arianne Phosphate au Lac à Paul, pourrait éventuellement servir à stimuler le développement d'autres projets importants sur la rive nord du Saguenay. En effet, il est prévu que le nouveau terminal soit en mesure d'accueillir plus d'un client.

La rivière Saguenay est pratiquement infranchissable actuellement lorsque l'on a besoin de transiter de grandes quantités de produits. En effet, pour transiter de la rive nord à la rive sud, les utilisateurs doivent utiliser les routes et les ponts publics déjà fortement achalandés, circulant de surcroît à travers les agglomérations urbaines les plus densément peuplées de la région. À preuve, pour Arianne Phosphate, la construction de ce terminal est une condition essentielle à la réalisation de leur projet de mine.

La construction de ce nouveau terminal sur la rive nord permettra donc non seulement la réalisation du projet d'Arianne Phosphate, qui deviendra un des moteurs de l'économie régionale pour plusieurs décennies, mais permettra éventuellement l'accès à des ressources naturelles d'un important territoire actuellement très mal desservi au niveau maritime. Ce vaste territoire est entre autres très riche en ressources minérales et forestières, et l'existence d'infrastructures de transport maritime publiques deviendra un catalyseur pour leur exploitation.

En marge de la réalisation de ce projet, il est cependant également très important d'assurer son accès et son développement. Nous croyons donc que **le gouvernement devrait voir à protéger des corridors d'accès à ce futur port ainsi qu'une zone de développement environnante, afin de permettre l'implantation d'industries de transformation dans le futur.**

### 3.3.3 Construire une usine de production et un terminal d'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL)

Un promoteur privé, soit GNL Québec, projette de construire sur le site de Grande-Anse une usine de production et un terminal d'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL). Ce projet dont la construction est estimée à environ 7 milliards de dollars pourrait permettre la création d'un nouveau pilier de développement économique régional, non seulement par l'activité générée par la construction et l'opération du projet, mais également par l'expertise qui sera générée par ses activités. **Les gouvernements et le milieu ont un rôle très important à jouer pour favoriser le développement de ce nouveau pilier en envoyant des signaux positifs aux investisseurs étrangers, tout en s'assurant du respect de la population, de l'environnement et de la législation.**

### 3.3.4 Construction d'un système de manutention de vracs solides multiusagers

Afin de permettre le transit et l'entreposage de grandes quantités de matériaux en vrac par les installations portuaires et ferroviaires, un système de manutention de vracs solides multiusagers devra être mis en place. Un tel système est nécessaire entre autres dans le cas de projets miniers comme celui de Métaux BlackRock. Les infrastructures multiusagers consistent principalement en un convoyeur d'environ 2 km et un chargeur de navire mobile sur rails. À cela

viendront s'ajouter des installations d'entreposage propres à chaque client. Dans le cas du projet BlackRock, le coût total de ces infrastructures est évalué à 100 M\$.

### **3.3.5 Construction d'un corridor de transit de vracs liquides**

De la même manière que pour les vracs solides, un corridor de transit consistant en un support à tuyauterie multiusagers devra être mis en place afin de pouvoir transporter efficacement les vracs liquides entre les installations portuaires et la zone ferroviaire et industrielle où il sera possible de charger/décharger des wagons, des camions ou d'ériger des réservoirs.

### **3.3.6 Augmenter la capacité d'accueil du Quai-Marcel-Dionne**

Afin d'être en mesure d'accueillir de plus grands navires et dans le but de diminuer le coût du transport maritime dans le cadre de projets miniers, l'APS projette d'augmenter la capacité de ses installations actuelles en améliorant le système de défense et d'amarrage existant, en renforçant la structure du quai et en augmentant le tirant d'eau disponible. La réalisation de ce projet permettrait de mettre en place les conditions gagnantes à la concrétisation d'importants projets miniers comme BlackRock et à l'attractivité du site de Grande-Anse pour l'établissement de la grande industrie. L'augmentation de la capacité ferait passer le Quai-Marcel-Dionne d'une capacité d'accueil actuelle de navires de 100 000 tpl à plus de 170 000 tpl.

### **3.3.7 Construire un nouveau quai de grande capacité à Grande-Anse**

Le terminal maritime de Grande-Anse possède un avantage unique. Il est le seul site au Québec où il est possible de construire des installations portuaires, à coûts très compétitifs étant donné la grande profondeur du Saguenay, qui pourraient accueillir des navires de très grand gabarit (+ de 250 000 tpl) tout en étant reliés au réseau de chemin de fer national. Le port disposant de très grands terrains adjacents aux installations disponibles pour de l'entreposage, **la construction de telles infrastructures doterait le Québec et la région d'un avantage de taille pour le transport de grandes quantités de marchandises.** L'utilisation de ces infrastructures jumelée au transport par rail pourrait permettre d'assurer la viabilité du lien ferroviaire régional en plus de générer une activité économique très importante. Ce serait également un atout majeur pour attirer des entreprises de grande envergure sur le site industrialo-portuaire.

### **3.3.8 Favoriser le développement de l'industrie de transformation de la biomasse forestière**

Le Port de Saguenay est situé en plein cœur d'une des plus grandes réserves forestières au Québec. Possédant tous les atouts nécessaires (énergie, espace, main d'œuvre, expertise, site de transport multimodal, etc.) pour permettre la relance dans des secteurs à haut potentiel, et même dans les secteurs actuels, de l'utilisation et de la mise en valeur de cette richesse naturelle, l'APS a tout le potentiel pour devenir dans le futur le plus important site de transformation et d'expédition de biomasse au Québec. La richesse forestière étant en majeure partie dans la forêt publique, le gouvernement du Québec a un rôle évident à jouer afin de mettre en valeur et favoriser ce potentiel.