

LES ENJEUX STRATÉGIQUES DU TRANSPORT AU SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN



Route 175 © La Presse

Louis-Philippe Morasse, M.A. (candidat)

CRDT-UQAC

Août 2016 (mise à jour en septembre 2016)



Centre de recherche sur le
développement territorial

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE INTRODUCTIVE 1

Le territoire.....	1
Le transport.....	2
Les enjeux stratégiques régionaux en matière de transport.....	4

ÉTAT DES LIEUX 5

Transport routier.....	5
Transport ferroviaire.....	6
Transport maritime.....	8
Transport aérien.....	9

PROBLÉMATIQUES RÉGIONALES 12

Le transport de la ressource forestière.....	12
Le transport du minerai.....	15

PERSPECTIVES D'AVENIR..... 21

SYNTHÈSE

INTRODUCTIVE

Le présent texte s'inscrit dans la préparation du *Forum « Pacte social de l'aluminium »* organisé par le Centre de recherche sur le développement territorial à l'Université du Québec à Chicoutimi (CRDT-UQAC). Il nous semblait incontournable de s'intéresser à l'enjeu « transport » dans le cadre de cet événement. Un pacte social s'inscrit inévitablement sur un territoire, qui de par sa nature même, est connecté au reste du Québec et du monde par des réseaux de transport complexes. Nous invitons d'ores et déjà le lecteur à faire sienne la perspective selon laquelle le Saguenay – Lac-Saint-Jean est un avant-poste le plus important du nord du Québec ; qu'il est la principale porte d'entrée de ce territoire riche et aux possibilités de développement nombreuses.

Ainsi, le concept de *carrefour multimodal* convient parfaitement. Celui-ci positionne la région en tant que territoire de transit et possède le potentiel de devenir un territoire de production par l'ajout de valeur aux ressources naturelles extraites dans la périphérie nordique.

LE TERRITOIRE

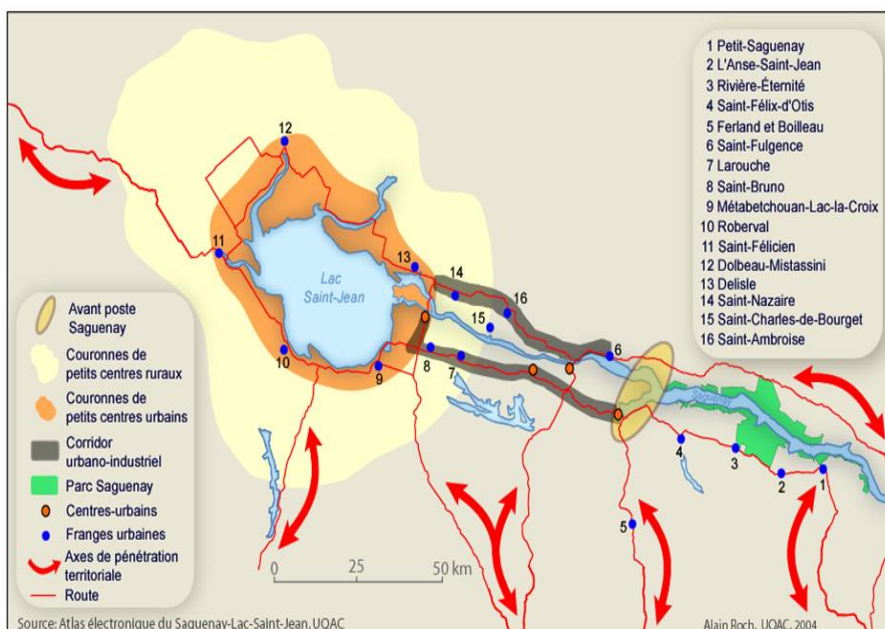
Le transport se joint immanquablement avec le territoire. L'équation serait incomplète si une variable venait sans l'autre. Le cas qui nous intéresse est celui du Saguenay – Lac-Saint-Jean et du territoire que le découpage administratif de

1966 a fait naître. Le territoire d'une superficie totale de près de 105 000 km² compte quatre MRC et est couvert à près de 75 % de forêt. Le secteur primaire est deux fois plus important au Saguenay – Lac-Saint-Jean que dans le reste du Québec (4,4% contre 2,1%) (MÉSI, 2016). Il est donc invraisemblable de comprendre la région et ses différentes composantes sans parler du réseau de transport, tous modes confondus.

LE TRANSPORT

En 1993, la Direction régionale du Ministère des Transports du Québec a conduit une journée d'information et de consultation sur la gestion du corridor routier au Saguenay – Lac-Saint-Jean. En plus du réseau routier, que l'on présente comme *responsable* et *victime* de l'urbanisation tout à la fois, le document de synthèse retrace la problématique à laquelle la région faisant face à l'époque. On y soulevait d'abord la fonctionnalité et la sécurité des espaces en bordure de certaines routes nationales comme la 175, la 172, la 170 et la 169. De plus, dès le début des années 1990, le camionnage de transit, exprimé comme le rapide passage de poids lourds au travers d'un village durant son trajet entre deux points de chute, est soulevé comme principale problématique au Lac-Saint-Jean :

« [...] le camionnage de transit se retrouvera éventuellement sur cette route [169] puisqu'il n'existe pas ou presque pas d'alternative intéressante à cette route pour accueillir ce type de circulation »
Direction des politiques d'exploitation et programmes routiers (1993, p. 20).



À l'époque, la gestion des corridors routiers n'est pas reconnue comme particulièrement problématique, mais on note l'importance, sinon la nécessité de maintenir

Figure 1 – Corridors d'accès au territoire

une gestion convergente entre les différents acteurs du milieu.

Le positionnement géographique de la région et les liens routiers existants sont bien développés. Le Saguenay – Lac-Saint-Jean bénéficie d’axes de pénétrations territoriales très intéressantes. L’oasis urbaine du Lac-Saint-Jean et l’avant-poste Saguenay positionnent bien la région à la fois sur le plan interne (réseau de transport respectant la géographie des centres et des franges urbains) et externe (capacité d’exportation vers le sud de la province). La **figure 1** illustre clairement ce potentiel.

La région a aussi la chance d’être l’un des corridors d’accès à la périphérie nord du Québec. La route 167 et la route du Nord permettent d’ailleurs d’atteindre la route

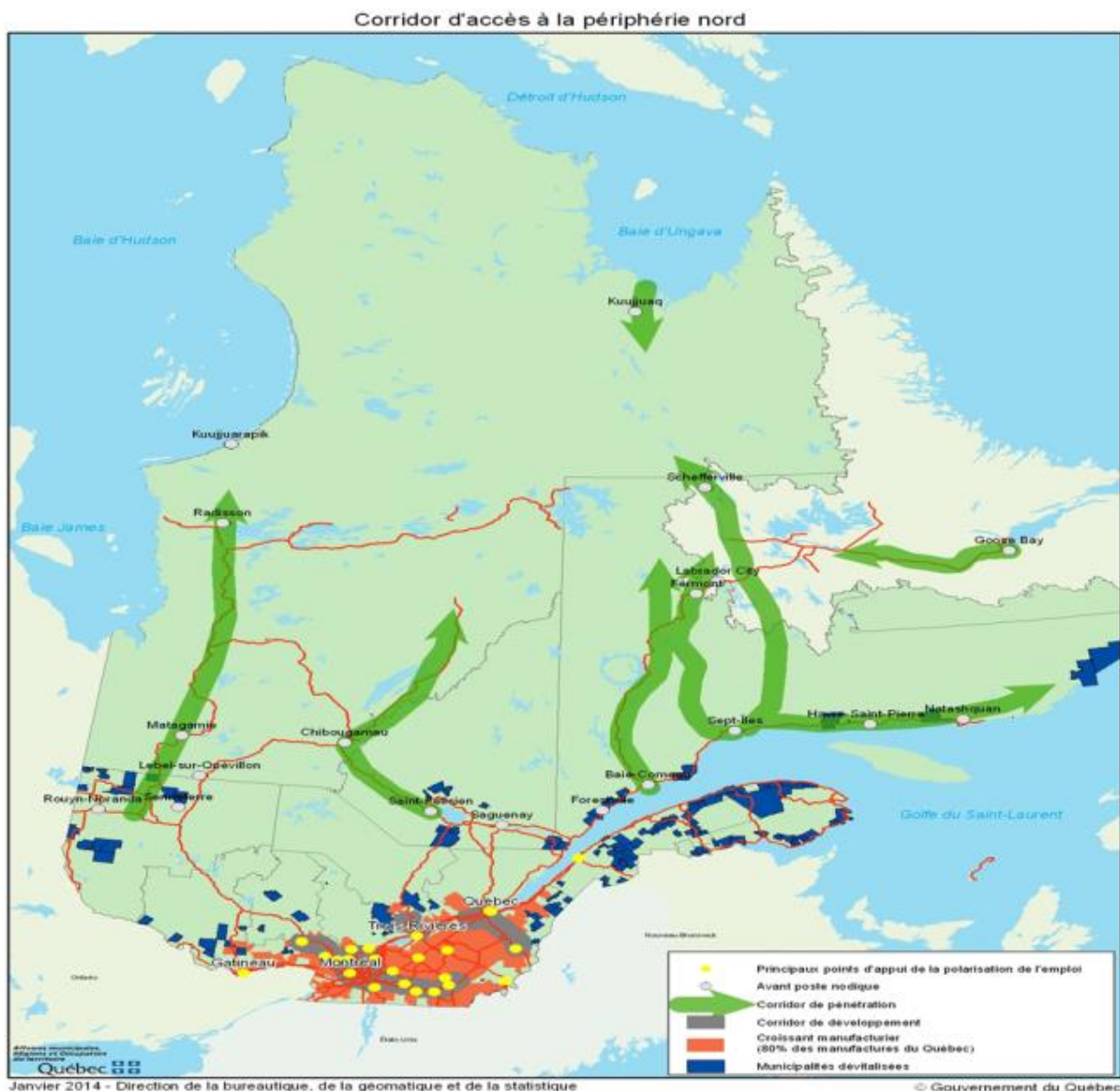


Figure 2 – Accès à la périphérie nord

transtaïga qui transmettent presque le nord du Québec de part en part à plus de 600 kilomètres du Lac-Saint-Jean (**figure 2**). L'accès au nord du territoire québécois est incontestable et les opportunités de développement sont riches et diversifiées, comme nous aurons la chance de le démontrer.

LES ENJEUX STRATÉGIQUES RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE TRANSPORT

D'entrée de jeu, nous retenons 4 enjeux stratégiques concernant le transport au Saguenay – Lac-Saint-Jean :

- 1. La prolongation de l'autoroute 70 avec le choix du tracé de contournement de Saint-Bruno;*
- 2. L'utilisation des chemins multiusages¹ et leur optimisation;*
- 3. L'interconnexion des tronçons de voies ferrées dans un contexte de multipropriété;*
- 4. L'optimisation des installations portuaires de Grande-Anse et la construction d'un nouveau terminal en rive nord du Saguenay.*

Ces enjeux, qui ressortent de l'état des lieux et des observations des acteurs régionaux, sont analysés dans cette étude. Nous proposons certaines options stratégiques pour répondre à ces enjeux de manière à susciter le débat et l'atteinte d'un consensus sur ces aspects essentiels à l'avenir du développement de la région.

¹ Nous utilisons le terme « multiusages » alors que certains acteurs utilisent le terme « multiresources ».

ÉTAT DES LIEUX

TRANSPORT ROUTIER

Dans ce qui est le premier et le dernier (jusqu'à maintenant) plan de transport au Saguenay – Lac-Saint-Jean, on prévoyait une diminution du navettage entre les différents pôles urbains de la région. Bon nombre de personnes se navettaient quotidiennement entre différents pôles urbains pour rejoindre leur lieu de travail comme cela semble être le cas aujourd'hui. Les résultats de la dernière enquête origine-destination seront rendus publics à la fin de l'année 2016 et nous permettront de comparer l'évolution sur les 20 dernières années.

L'un des axes intrarégional les plus utilisés est dans doute l'autoroute 70 entre le sud du Lac-Saint-Jean et l'arrondissement La Baie de la Ville de Saguenay.

Le débat concernant la pertinence de l'autoroute 70 s'est maintenant tourné vers les options de contournement de la ville de Saint-Bruno. D'ici quelques mois, il ne restera en effet que la section Saint-Bruno / Alma à compléter sur le projet initialement prévu. Or, le plan quinquennal 2016-2021 de la Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau du Ministère des Transports ne prévoit pas la construction de ce dernier tronçon². La concurrence est forte en les municipalités situées à l'ouest et à l'est du Lac Saint-Jean. Ainsi, Roberval et Alma se disputent les options de contournement de la municipalité de Saint-Bruno et

² Informations recueillies au Ministère des Transports du Québec – Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau.

l'avenir du projet dépend beaucoup du consensus intermunicipal. Or, les médias régionaux rapportent une attente intervenue entre les maires du Lac-Saint-Jean il y a de cela quelques années concernant le tracé sud³. Nous avons représenté les tracés de contournement en **annexe I**.

Du côté de la route 175, la pression sur le réseau continue de se faire sentir. Il est avantageux pour certaines compagnies de rejoindre le réseau ferré de la région de Québec compte tenu des prix très élevés que le CN impose (Société de développement économique de Ville de la Baie, 2002). Notons qu'une route à 4 voies divisées n'abaisse pas les coûts de transport par camion dans la mesure où les tarifs sont déterminés au kilométrage, au volume et au poids et non au temps du parcours.

Mais au-delà de ces préoccupations, quelles étaient et quelles sont les données actuelles sur le transport routier au Saguenay – Lac-Saint-Jean ?

Les données des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sont rendues publiques par le Ministère des Transports du Québec au deux ans, là où il n'existe pas de compteur permanent. Les dernières informations disponibles pour la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean sont en **annexe II**. On note aux entrées de Ville Saguenay des débits allant de 12 000 à 32 000 véhicules par jours. Le sud du Lac-Saint-Jean atteint des débits entre 8 200 et 21 800 véhicules et le nord du Lac-Saint-Jean de 3 300 à 14 900 véhicules par jours.

TRANSPORT FERROVIAIRE

La région ne connaît pas d'enclave sur le plan ferroviaire. En effet, elle est reliée à l'ensemble de l'Amérique du Nord via le réseau de la Mauricie. Le réseau est particulièrement bien développé et il relie tous les grands centres urbano-industriels de la région, de Chibougamau à La Baie (**Annexe III**).

Deux compagnies de chemin de fer se partagent les voies ferrées de la région : le Roberval-Saguenay, de juridiction provinciale et propriété de Rio Tinto et la

³ « Toujours pas d'échéancier pour le tracé de l'autoroute 70 » au <http://www.journaldequebec.com/2015/01/07/toujours-pas-decheancier-pour-le-trace-de-lautoroute-70> et « Autoroute 70 : pas complétée au Lac » au <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201601/16/01-4940631-autoroute-70-pas-completee-au-lac.php>

compagnie Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec qui utilise les voies du Canadien National. En 1996, c'est plus de 9,2 millions de tonnes métriques de marchandises (produits forestiers, solides, liquides et autres) qui ont été transportées par les deux compagnies (MTQ, 2000, p. 43). Plus récemment, bien qu'aucune compilation des données ne soit publique, il est possible d'affirmer que le vrac solide est la principale marchandise transportée à l'intérieur de la région par près de 60 000 wagons annuellement. La Compagnie de chemin de fer Roberval – Saguenay transporte quant à elle plus de 7 millions de tonnes de marchandises diverses par an, pour sa société mère Rio Tinto, mais aussi pour d'autres clients comme Produits forestiers Résolu, Nutrinor ou Elkem Métal.

Les ressources minérales sont sans l'ombre d'un doute l'un des créneaux les plus importants en matière de transport dans la région. Les corridors de transports qui seront déterminés pour les transports joueront un rôle très important dans l'aménagement du réseau de transport multimodal. Avec le niobium à Saint-Honoré, le ferrovandium à Chibougamau, le diamant aux monts Otish et le phosphate (espéré au lac à Paul), le réseau ferroviaire, connecté naturellement au réseau de transport maritime, est en bonne position pour connaître un développement dans la région. Bien que les entreprises de la région qui utilisent le réseau ferroviaire soient peu portées vers l'international et donc vers l'utilisation des installations portuaires de Port Saguenay, le potentiel de transport multimodal est bien présent.

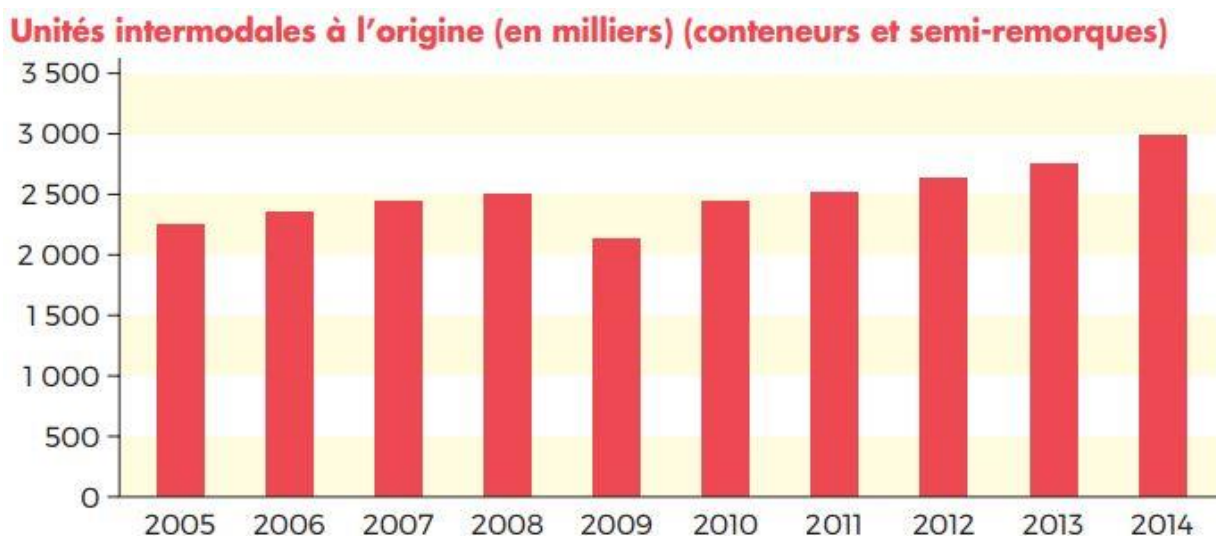


Figure 3 – Unités intermodales au Canada (annuellement) (Association des chemins de fer du Canada, 2015)

Notons que l'intermodalité dans les transports avec le réseau ferroviaire est en hausse constante (**Figure 3**). En 2014, c'est 2,9 millions d'unités (conteneurs et semi-remorques) qui ont transigé par intermodalité (Association des chemins de fer du Canada, 2015, p. 9).

Concernant les coûts de transport ferroviaire, il est difficile de les déterminer avec acuité, mais un bref passage sur le système de tarification ouvert du CN nous a permis de constater qu'une cargaison ayant comme origine Chibougamau coûte moins cher à expédier vers Saguenay que vers Trois-Rivières, où un port en eau profonde comparable à celui de Grande-Anse se trouve. Il en coûte 4032\$/wagon de pyrite de fer jusqu'à Saguenay et 5350\$/wagon jusqu'à Trois-Rivières. Pour le transport du bois et ses différents produits, il en coûte 2841\$/wagon jusqu'à Trois-Rivières et 2279\$/wagon jusqu'à Saguenay⁴. Saguenay est donc avantageusement situé par rapport aux installations portuaires du sud du Québec.

TRANSPORT MARITIME

Les principales attaches du transport maritime au Saguenay – Lac-Saint-Jean sont situées dans l'arrondissement de La Baie de Ville Saguenay. Les installations portuaires de Port-Alfred, presque exclusivement dédié aux activités de Rio Tinto, et les installations de Grande-Anse forment ces attaches. Au début des années 2000, près de 40% des marchandises qui entrent et qui sortent de la région transigent par cette voie, soit plus de 4,5 millions de tonnes (MTQ, 2000, p. 47). Le Terminal maritime de Grande-Anse, dont Port Saguenay a la charge, est devenu au fil du temps un véritable terminal vraquier : y est manutentionné de la pâte de bois, du papier, du sel de déglacage, du charbon ou encore du brai. Rio Tinto a pour sa part la responsabilité de ses installations de Port-Alfred qui sont reliées à chacune de ses usines en région. Les principales marchandises qui y sont transbordées sont donc des matières premières destinées à la production d'aluminium.

Depuis le lancement de la Stratégie maritime du Québec, le gouvernement du Québec a annoncé l'implantation d'un site industrialo-portuaire à Saguenay. Le

⁴ La simulation du coût de transport a été faite le 26 juillet 2016 sur le site internet du Canadien National au <https://www.cn.ca/fr/notre-entreprise/prix>. La simulation donne un aperçu des tarifs qu'une entreprise régionale pourrait obtenir.

gouvernement du Québec soutiendra donc les entreprises désireuses de s'installer près d'installations portuaires pour développer le transport maritime dans le Saguenay et le Saint-Laurent. Cette annonce veut renforcer une volonté déjà présente dans la région.

TRANSPORT AÉRIEN

La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean a la chance d'être une région relativement bien desservie au niveau du transport aérien. Différents aéroports sont présents tout autour du Saguenay et du Lac-Saint-Jean : Alma, Roberval, Dolbeau-Mistassini – Saint-Félicien, Saint-Honoré et Bagotville. Air Saguenay, petite compagnie aérienne opérant majoritairement de vieux DHC-2 Beaver est aussi présent au Lac-Sébastien à Saint-David-de-Falardeau. La compagnie transporte beaucoup de chasseurs et de pêcheurs dans des régions inatteignables par d'autres moyens de transport.

Le plus gros aéroport de la région est celui de Saguenay-Bagotville, où est d'ailleurs sise l'une des plus grandes bases militaires au Canada avec deux escadres dont l'un est destiné à l'opération de chasseurs CF-18. Le transport de passager entre la région et Montréal est principalement⁵ assuré par Air Canada Jazz via cet aéroport. Cette liaison permet aux différentes entreprises d'envoyer des ressources humaines quotidiennement dans la métropole et permet aussi à la population de se déplacer plus rapidement vers des destinations canadiennes ou internationales. Toutefois, le service offert par Air Canada via sa filiale « Jazz » est loin d'en être un des plus assurées. Depuis le début des années 1970, où la compagnie aérienne menaçait de laisser tomber Bagotville comme destination régionale, le débat est presque récurrent d'année en année. Récemment, des modifications importantes aux horaires des vols ont fait des vagues dans la région, car elles empêchent des déplacements aller-retour dans la même journée pour des industrielles qui désirent se rendre dans la métropole pour des réunions d'affaires. Quoiqu'il puisse paraître banal, un tel changement peut apporter des modifications importantes dans le fonctionnement quotidien de certaines entreprises qui

⁵ Pascan Aviation offre aussi des départs à destination de la Côte-Nord et de Longueuil (aéroport de Saint-Hubert sur la Rive-Sud de Montréal).

pourraient décider de délocaliser certains emplois ou qui pourraient simplement négliger d'aller chercher des contrats ailleurs au Québec.

En 1971, le Conseil de développement du Saguenay – Lac-Saint-Jean notait l'importance de la desserte aérienne pour l'avenir et le développement de la région (CRD 02, 1971). Le Conseil notait alors :

« La région du SLSJ est économiquement importante ; elle doit également être considérée comme un front avancé de la civilisation vers le Nord et, par conséquent, ne doit pas subir de préjudices parce qu'elle est éloignée des grands centres » (CRD 02, 1971, p. 16).

Le service aérien d'Hydro-Québec utilise aussi l'aéroport de Saguenay-Bagotville pour le transport de ses employés vers ses installations du Nord, ce qui permet à de nombreuses personnes de la région de travailler dans ces lointaines régions en utilisant le *fly-in / fly-out*. Des compagnies minières utilisent la même formule en passant par Roberval et Alma. La concurrence entre les territoires pour attirer toujours plus de services étant forte, la région n'est pas à l'abri de se faire damer le pion par d'autres installations. Par exemple, l'aéroport de Trois-Rivières a, au début 2016, annoncé qu'elle tentait de développer son offre de vols nolisés vers les installations minières du nord du Québec⁶. Le Saguenay – Lac-Saint-Jean fortifierait son positionnement si elle réussissait à attirer des transporteurs comme Trois-Rivières.

Les dernières données disponibles font état d'une baisse du nombre de passagers à l'aéroport Saguenay-Bagotville. En 2012, 117 226 passagers ont franchi le seuil de l'aérogare contre 105 498 en 2015, soit une baisse d'environ 10% (**Annexe III**). Le nombre de mouvements aériens exception faite des mouvements d'origines militaires a lui aussi baissé, passant de 142 en 2012 à 80 en 2015 (**Annexe IV**). La modernisation prévue de l'aérogare de Saguenay-Bagotville et les prochaines rencontres de concertation prévue pourraient toutefois modifier cette tendance.

⁶ « Un service de transport nolisé à l'aéroport de Trois-Rivières » au <http://www.journaldemontreal.com/2016/01/26/un-service-de-transport-nolise-a-laeroport-de-trois-rivieres>

En effet, le gouvernement du Québec a récemment annoncé la tenue d'un Sommet sur le transport aérien régional au Québec. Son objectif principal sera de faire le point sur les orientations en matière d'infrastructure de transport et l'accès des ressources humaines au territoire. La difficulté d'accès sur le plan aérien à un territoire est considérée par certains comme un frein au développement régional⁷. Le transport aérien étant de compétence fédérale et le développement régional un domaine de prédilection provincial, la recherche de solutions dans le dossier n'en est que plus complexe.

⁷ « Prix élevé des billets d'avion : un frein au développement régional, selon un expert » au <http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2016/08/03/007-prix-eleve-billets-avion-region-developpement.shtml>

PROBLÉMATIQUES RÉGIONALES

LE TRANSPORT DE LA RESSOURCE FORESTIÈRE

Au Saguenay – Lac-Saint-Jean, un vaste réseau de transport forestier est présent. En dehors des territoires municipalisés et la plupart du temps dans les terres du domaine public, ces chemins mis bout à bout avaient en 1996 une longueur d'environ 2290 kilomètres. Sous la responsabilité du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ces chemins multiusagers formaient au détour de 2014 un long tracé d'environ 102 000 kilomètres (CRÉ, 2015a, p. 9). Il s'agit d'une augmentation monumentale de 440 % entre autres dû à la fin du flottage du bois et au prélèvement de la fibre qui se fait de plus en plus loin en forêt. C'est dire le potentiel récréotouristique que l'activité sylvicole permet de développer.

Au-delà du potentiel immédiat vis-à-vis de l'industrie et de l'économie forestières, ces routes sont de véritables veines qui favorisent la dispersion des individus sur le territoire en valorisant ainsi des niches parallèles viables. Sur cet aspect, les différentes régions du Québec ne sont pas toutes pourvues de la même façon sur le plan physique et aussi sur le plan monétaire. Par exemple, fin juillet 2016, la Côte-Nord a reçu du gouvernement du Québec une enveloppe de 8 millions de dollars pour faciliter l'accès au territoire public via les chemins

« multiressources »⁸. À l'inverse, la Mauricie peine à trouver l'argent nécessaire à entretenir de tels chemins qui pourtant pullulent sur la région⁹. Pour ce qui est du Saguenay – Lac-Saint-Jean, 13 millions de dollars sont injectés sur les chemins forestiers. De cette enveloppe, 10,5 millions de dollars seront utilisés dans le cadre du *Programme de remboursement des coûts de chemins multiressources* qui permet aux entreprises forestières d'obtenir un remboursement partiel des dépenses d'aménagement des chemins; 1,6 million de dollars seront investis pour restaurer les points et les ponceaux; et un peu plus de 955 000 dollars s'ajoutent pour la restauration des traverses de cours d'eau¹⁰.

Les chemins de pénétration en forêt sont probablement l'une des caractéristiques les plus négligées au Saguenay – Lac-Saint-Jean. Ils permettent une pénétration sécuritaire et particulièrement fiable à un territoire qui a eu à l'origine l'exploitation d'une seule filière : la matière ligneuse. À l'image du réseau hydrographique d'une région, responsable en bonne partie du développement de celle-ci, les chemins forestiers sont un avantage sous-utilisé, malgré la forte concentration d'activités récréotouristiques qu'on peut retrouver dans les forêts de la région avec les zones d'exploitation contrôlées (ZEC) et les pourvoiries.

Lors du Sommet économique régional, feu la Conférence régionale des élus avait soumis au gouvernement un mémoire ayant comme objectif de motiver le gouvernement à développer des stratégies d'interventions particulières pour contribuer à la valorisation de ces chemins. L'entretien des chemins durant l'exploitation de zone de coupes dans les régions forestières est assuré par l'État. En effet, « les redevances payées pour la récolte des bois en forêt publique sont déduites des coûts des chemins d'accès, des chemins tertiaires et des fourches » (CRÉ, 2015a, p. 9). Une fois que l'industrie quitte la région forestière en question, le financement pour l'entretien des routes n'est donc plus assuré. L'ensemble des données que la CRÉ a mises de l'avant les incite même à présenter les chemins

⁸ « Programme de remboursement des coûts de chemins multiressources » dans <http://www.quebecmunicipal.qc.ca/index.asp?module=articles&action=details&id=80803>

⁹ « Entretien des chemins forestiers de la Mauricie : un petit budget provincial pour de grands besoins » dans <http://ici.radio-canada.ca/regions/mauricie/2016/07/30/002-chemin-forestier-budget-mauricie-entretien.shtml>

¹⁰ « 13 M\$ pour les chemins forestiers » dans <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201608/03/01-5007064-13-m-pour-les-chemins-forestiers.php>

multiusages comme « épine dorsale de notre développement économique, social et environnemental » (CRÉ, 2015a, p. 10)¹¹. Avant la mise au rencart de la Conférence régionale des élus, il semblait y avoir une intention commune dans la région de mettre en place un réseau stratégique ayant pour mission principale de se donner un plan d'action à l'échelle régionale.

Les options stratégiques pour ces chemins de pénétration en forêts nous semblent prometteuses sur deux aspects : les niches forestières et le récréotourisme. Le développement ou le renforcement de marchés dans la cueillette du bleuets en forêt, de la chicoutai et d'autres petits fruits ou des champignons sauvages nous paraissent être de bonnes avenues compte tenu des précédents en région. Le développement du réseau de quad et de motoneige semble aussi une bonne option quant à l'utilisation des chemins forestiers. En utilisant une approche semblable à celle utilisée dans les pourvoiries ou les ZEC, c'est-à-dire en déterminant une utilisation raisonnable et respectueuse du territoire, la pérennité quant à l'attractivité forestière nous semble assurée.

Les possibilités forestières pour l'ensemble du Québec étaient en 2015 de 28 740 900 m³ pour les forêts publiques (largement plus présente au Saguenay – Lac-Saint-Jean) et de 15 086 273 m³ pour les forêts privées (MFFP, 2015, p. 4). Au Saguenay – Lac-Saint-Jean, les dernières données faisaient état d'un potentiel de coupe (pour 2013-2015) de 7 003 900 m³ (MFFP, 2013, p. 28). Ainsi, il est indéniable que le transport de bois via les chemins forestiers d'abord et ultimement sur les chemins multiusagers demeurera stable, voir augmentera légèrement au courant les prochaines années.

Au demeurant, le transport du bois n'est pas seulement une affaire de chemins forestiers. Le bois qui sort des forêts, après transformation, pénètre sur le réseau de transport multimodal régional pour quitter la région. L'illustration en **Annexe V** le montre bien.

¹¹ Ces chemins ont permis l'établissement de 10 000 baux de villégiature. Sur le territoire forestier du Saguenay – Lac-Saint-Jean, on compte 28 pourvoiries à droits exclusifs, 19 dans droits exclusifs, 19 zones d'exploitation contrôlée (ZEC), 3 réserves fauniques, 191 terrains de piégeage et 9 réserves à castors.

LE TRANSPORT DU MINERAI

Les avantages concurrentiels dans le transport des marchandises au Saguenay – Lac-Saint-Jean est directement lié au réseau ferré :

« Pour les voyages à distances supérieures à 1 200 kilomètres, l’avantage économique favorise le chemin de fer en l’absence d’exigences spéciales de temps en transit ou de hautes valeurs des marchandises. Les mouvements des produits d’aluminium sortant de la région font la preuve des avantages concurrentiels ferroviaires » (CRÉ, 2015b, p. 20).

Au-delà du produit phare de la région – l’aluminium – les produits forestiers connaissent la même problématique au niveau de la concurrence dans les transports.

La Conférence régionale des élus a complété un rapport en 2015 sur le *Portrait du réseau ferroviaire du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de ses interconnexions portuaires*. Les projections de transport en lien avec les nouveaux projets miniers dans la région font état des données suivantes :

Tableau 1 – Selon des données de (CRÉ, 2015b)

Projet minier	Tonnage estimé
Métaux BlackRock	10 millions de tonnes par an
VanadiumCorp	15 000 tonnes par an
Ariane Phosphate	3 millions de tonnes par an
Nemaska Lithium	316 000 tonnes par la durée de vie la mine
Rio Tinto	400 000 tonnes par an

Notons que ces données concernent seulement des projets dont la réalisation est prévue à court terme. La figure produite en **annexe V** nous donne toutefois un aperçu récent des projets miniers en cours d’exploration et d’exploitation. Une lecture rapide de la carte confirme qu’il faille bien trouver un moyen d’aller chercher le minerai dans cet espace périphérique et en cela, les infrastructures de transports du carrefour multimodal de Saguenay nous semblent tout indiquées.

La région est aussi très bien pourvue en matière de transport maritime. La répartition des volumes est décrite en **Annexe VI**. Le sel de déglacage, le brai liquide¹² et le charbon sont les principaux produits transbordés par bateaux à Saguenay. Au regard de ces données, on constate le potentiel encore inexploité des installations portuaires de Grande-Anse pour le transit de matière première comme le minerai ou encore les produits dérivés du bois. Qui plus est, Grand-Anse est utilisé beaucoup plus la réception de marchandise (322 299 tonnes métriques) que pour l'expédition (18 716 tonnes métriques). Encore ici, nous notons un fort potentiel d'expédition qui demeure à exploiter. Port Saguenay gagnerait à promouvoir le développer de créneaux avec la même vigueur avec laquelle l'organisme promeut sont projet d'installation portuaire sur la rive nord du Saguenay. Justement, sur cette dernière considération, le projet qui prévoit la construction d'un quai, d'un chargeur de navires, de silos et systèmes de manutention de concentré, semble sur une bonne lancée, malgré les différentes contestations auquel il faut face.

Le potentiel en matière de transport de matière première industrielle ressort aussi d'un récent rapport peu référencé de la firme Deloitte pour le compte de Promotion Saguenay. Le « nœud logistique » de Saguenay, avec ces possibilités de transport multimodal y est lui aussi décrit (Deloitte, 2014, p. 5) et on y note l'évidente conclusion selon laquelle le « maintien du dynamisme régional se traduit également par le développement de nouveaux créneaux et de nouvelles opportunités » (Deloitte, 2014, p. 46). La qualité des infrastructures de transports influence donc le développement de nouveaux créneaux économique, mais ces derniers poussent aussi les infrastructures à se moderniser.

La présence de plusieurs acteurs du milieu ferroviaire près des installations portuaires de Grande-Anse ne semble pas servir les intérêts à la fois de l'Administration portuaire, mais aussi des entreprises désireuses d'utiliser la desserte maritime. La **figure 4** montre bien la situation d'enclavement dans laquelle se retrouvent les installations portuaires de Grande-Anse. En effet, pour atteindre ces installations, les wagons doivent utiliser à la fois le réseau du chemin de fer d'intérêt local du CN, mais aussi le Roberval-Saguenay. Là où le bât blesse,

¹² Le brai est un résidu obtenu après distillation des goudrons de pétrole, de bois ou d'autres matières organiques. Il est utilisé dans la production d'aluminium.

ce n'est pas tant lors de l'utilisation des voies du CN, car celui-ci a l'obligation de laisser utiliser ses voies pas des compagnies autorisées au Canada, mais bien sur le tronçon Roberval-Saguenay qui appartient entièrement à des intérêts privés, à savoir Rio Tinto. Bien qu'une lettre d'intention ait été signée lors de la construction du tronçon allant jusqu'à Port Saguenay, Rio Tinto semble frileux à louer ses voies à d'autres transporteurs, comme celui qui va transporter le minerai provenant des installations de BlackRock à Chibougamau. Cela fait maintenant presque 3 ans que le tronçon ferroviaire reliant Grande-Anse au réseau national est complété et la voie est vierge d'utilisation...

La gestion de cette « multipropriété » du réseau ferroviaire de la région réduit les options des acteurs politiques et économiques. Comme pour les dossiers des berges du Lac Saint-Jean, la stratégie la plus censée serait de mettre la pression sur la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay et son propriétaire Rio Tinto pour permettre une utilisation raisonnable de ses tronçons afin que les trains de marchandises et de minerais puissent rejoindre le réseau du CN et le port de Grande-Anse.

La situation n'est guère plus reluisante du côté du Lac-Saint-Jean. En effet, le Roberval-Saguenay est l'unique propriétaire de la voie ferrée traversant la municipalité d'Alma et reliant le réseau du CN aux installations almatoises de Rio Tinto. Ainsi, le problème qui afflige Grande-Anse se retrouve aussi à l'ouest et au nord du Lac-Saint-Jean, où le potentiel de développement se retrouve confronté à l'enclavement de la ressource compte tenu de la propriété privée de l'emprise ferroviaire menant au réseau du CN et ultimement les installations portuaires de Saguenay. Cette problématique désavantage la région et en avantage d'autres, comme la Mauricie ou la région de Québec, où les ports de Trois-Rivières et de Québec disposent de capacités d'entreposage et d'expédition intéressantes pour les compagnies minières. Les acteurs politiques et économiques régionaux disposent d'arguments de taille pour convaincre Rio Tinto de permettre la location à des conditions avantageuses de ses voies. L'option d'une utilisation collective des rails appartenant à la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay semble la plus favorable au développement des installations portuaires de Grande-Anse.

Notons qu'il est d'ores et déjà question pour certaines minières de développer un réseau de voies ferré reliant directement leurs installations de la périphérie nord aux ports en eaux profondes de la Côte-Nord. Par exemple, Adriana Ressources, qui compte développer la mine la plus grosse au Canada près du Lac Otelnuq, convoite un financement du gouvernement du Québec pour construire une voie ferrée reliant



Figure 5 – Source : Radio-Canada

le Lac Otelnuik à Sept-Îles (**figure 5**).

En 2014, Québec a déjà mis 20 millions de dollars sur la table pour financer une étude de faisabilité que le Canadien National avait déjà commencée, mais vite terminée, jugeant rapidement le tracé non rentable. Les difficultés d'accès que le nouveau quai multiusager de Sept-Îles connaît actuellement renforcent les avantages concurrentiels des installations de Saguenay¹³. Les ressources extraites de cette mine pourraient aussi bien transiger par les installations portuaires de Grande-Anse ou par une future installation portuaire en rive nord du Saguenay. Qui plus est, l'option de transport du minerai de fer sous forme liquéfié par oléoduc déchargerait Adriana Ressources de construire un chemin de fer jusqu'à ses installations du Lac Otelnuik. C'est à ce moment que la route du Nord reliant Chibougamau aux monts Otish prend de l'importance. En effet, le matériel nécessaire au fonctionnement des installations (nourriture, carburant, etc.) pourrait aussi bien être acheminé par le réseau routier via le Saguenay – Lac-Saint-Jean. Le *momentum* semble y être, mais encore faut-il que la volonté des acteurs économiques régionaux suive.

¹³ Les accès au quai multiusagers de Sept-Îles font toujours l'objet d'un litige. À voir : <http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2016/06/30/004-port-multiusager-acces-millennium.shtml>

PERSPECTIVES D'AVENIR

Le diagnostic régional en matière de transport, préparé dans le cadre de la rédaction du dernier plan de transport de 2000 proposait de répondre à différents enjeux à l'horizon 2016. La réflexion que vous avons eue dans les dernières pages permet donc de déterminer si certains enjeux dont il était question il y a de cela une quinzaine d'années ont été correctement adressés. À ce niveau, nous laisserons le lecteur se faire une opinion et nous l'invitons à la remettre question autant que faire se peut. Les enjeux étaient les suivants :

1. *La sécurité routière ;*
2. *L'accès au transport collectif sur l'ensemble du territoire ;*
3. ***La diversité des modes de transport des marchandises assurant l'approvisionnement, la compétitivité des entreprises et le développement économique de la région ;***
4. ***La mobilité sur le réseau routier supérieur ;***
5. *La qualité de l'environnement à proximité des équipements et des infrastructures de transport ;*
6. ***L'état des routes municipales de transit vers la ressource forestière ;***
7. ***La conservation des infrastructures routières.***

Quatre de ces enjeux importants à l'horizon 2016 retiennent notre attention : 3, 4, 6 et 7.

Tableau 2

Évolution des enjeux soulevés par le Plan de transport depuis 2000

Enjeux	Acquis	Manques	Options stratégiques
Les modes de transport des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> • Tronçon de voie ferrée entre le Roberval-Saguenay et le port de Grande-Anse 	<ul style="list-style-type: none"> • Installation portuaire sur la rive nord du Saguenay • Permission d'utilisation du tronçon menant au port de Grande-Anse • Permission d'utilisation du tronçon du Roberval-Saguenay à Alma 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un partenariat avec le Roberval-Saguenay concernant l'utilisation collective de leur réseau • Diversifier les options d'utilisations d'une installation portuaire en rive nord du Saguenay
La mobilité sur le réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation de certains accès au réseau routier supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des périmètres d'urbanisation • Fonctionnalités du réseau La Baie – Saint-Félicien non optimal 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentrer le développement urbain au sein des agglomérations existantes
La ressource forestière	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien des routes de transit municipal • Développement du réseau de chemins multiusages 	<ul style="list-style-type: none"> • Diversification des usages sur les chemins forestiers • Diversification des usages des ressources forestières 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un plan d'utilisation des chemins multiusages entre partenaires du milieu récréotouristique et agroalimentaire • Encourager l'industrie forestière à faire appel au Programme de remboursement des coûts des chemins multiressources
La conservation des infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> • Route à quatre voies divisées dans la Réserve faunique des Laurentides (route 175) • Nouveau tronçon Chicoutimi – Bagotville de l'autoroute 70 • Nouvelles approches sur le pont Dubuc • Voie de contournement de la ville d'Alma (Boulevard Maurice-Paradis) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de l'autoroute 70 entre Larouche et Alma ainsi qu'entre Bagotville et La Baie • Voie de contournement du quartier Isle Maligne à Alma (à partir de 2018) 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une mobilisation régionale à l'image d'Accès Bleuet pour accélérer la construction des infrastructures restantes du tronçon Alma – La Baie

En une quinzaine d'années, la région a connu peu d'acquis sur les enjeux soulevés par le dernier plan de transport du Saguenay – Lac-Saint-Jean

Les travaux menant au dévoilement du nouveau plan de transport du Saguenay – Lac-Saint-Jean (le *Plan territorial de mobilité durable*) sont suspendus. La démarche, entreprise il y a maintenant plus de 5 ans, a de la difficulté à se conclure. Il existe une version préliminaire qui n'a pas été rendue publique de ce plan de transport, mais il y a peu de chance pour qu'elle soit adoptée telle quelle. Les données qui y sont présentées sont d'ores et déjà trop âgées¹⁴.

Le transport multimodal dans un carrefour aussi important que la région doit se stabiliser, mais surtout se développer. Il semble que le discours écologiste, bien présent au courant des 1980 se soit un peu estompé : Accès Bleuet a fait pression sur le gouvernement pour la construction de la route à quatre voies divisées dans la Réserve faunique des Laurentides, contestation concernant la construction d'un nouveau terminal maritime sur la rive nord du Saguenay, etc. Dans un contexte économique chancelant, il semble que l'attractivité de la région – sur le plan entre autres du réseau de transport – soit au centre des préoccupations régionales.

Les fonctions du carrefour du Saguenay dans sa périphérie ont évolué avec les changements du cycle économique dans la périphérie nordique.

Fonctions traditionnelles

- Croisement multimodal
- Transbordements
- Fournitures
- Commerce en gros
- Culte religieux
- Entreposages
- Protection / Sécurité
- Éducation

Fonctions nouvelles

- Centres de services spécialisés
- Fabrication d'équipements
- R&D pointue et spécifique
- Valeur ajoutée aux ressources
- Habitat des navetteurs nordiques

¹⁴ Informations recueillies au Ministère des Transports du Québec – Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau.

« La périphérie évolue dans une phase transitoire impulsée par un nouveau cycle économique caractérisable par ses effets structurels sur l’environnement, la technologie, l’emploi et l’habitat » (Proulx, 2014, p. 140).

Les fonctions nouvelles que nous connaissons nous semblent instables et se stabiliseront certainement l’entrée concrète dans le nouveau cycle économique. Ainsi, les perspectives d’avenir en matière de transport au Saguenay – Lac-Saint-Jean, au-delà des projections faites par les entreprises elles-mêmes sont garantes de la force du vent qui soufflera dans les voiles dans de la région. Mentionnons aussi qu’un groupe de travail s’intéressant à l’enjeu transport a été mis sur pied à suite du Sommet économique régional. Ce groupe a comme mandat « d’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 » ainsi que de « favoriser le développement industriel lié au port de Grande-Anse ». Des mandats clairs donc, et susceptibles de dynamiser l’économie régionale. Il faudra toutefois être patient : les livrables sont prévus pour le printemps 2017, soit plus près de 2 ans après la tenue du Sommet.

Différents projets, comme la construction d’un pont enjambant la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac, qui peuvent paraître farfelus à première vue, font l’objet d’étude d’impact (Consortium SNC-Lavalin / Genivar, 2009). Un tel projet, évalué en 2004 à plus de 814 millions de dollars, aurait sans aucun doute pour effet d’augmenter le pouvoir concurrentiel de la Côte-Nord sur le Saguenay – Lac-Saint-Jean. Cette proposition, quoiqu’au niveau de faisabilité faible à court terme, pourrait dans les prochaines décennies redessiner complètement le schéma de transport au Saguenay – Lac-Saint-Jean et ultimement l’économie du territoire.

Finalement, bien que Rio Tinto affirme que la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay soit « une porte d’entrée et de sortie de premier plan pour le développement du transport maritime et ferroviaire » (Rio Tinto, 2016), les relations d’affaires qu’elle entretient sur le terrain servent plus ou moins justification à cette affirmation.

ANALYSE STATÉGIQUE

Forces

- Infrastructures de transports diversifiées
- Qualité des infrastructures de transport
- Capacité d'utilisation de l'intermodalité
- Réseau ferroviaire connecté aux infrastructures maritimes et à l'ensemble de l'Amérique du Nord

Faiblesses

- Potentiel des chemins multiusages inexploité
- Manque d'organismes régionaux promouvant le développement du réseau de transport
- Utilisation restreinte du réseau ferroviaire
- Faible capacité de transport collectif

Opportunités

- Développements miniers dans la périphérie Nord
- Possibilité forestière élevée pour les prochaines années
- Investissements en marge de la Stratégie maritime du Québec
- Investissements en marge du Programme de remboursement des coûts de chemins multiresources

Menaces

- Vieillesse du réseau routier supérieur et secondaire
- Baisse du cours des métaux dans les bourses mondiales
- Pressions sur l'industrie forestières
- Construction d'un pont entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac
- Construction d'un port en eau profonde à Kuujjuarapik

Annexe I – Options de contournement de Saint-Bruno (MTQ, 2002)

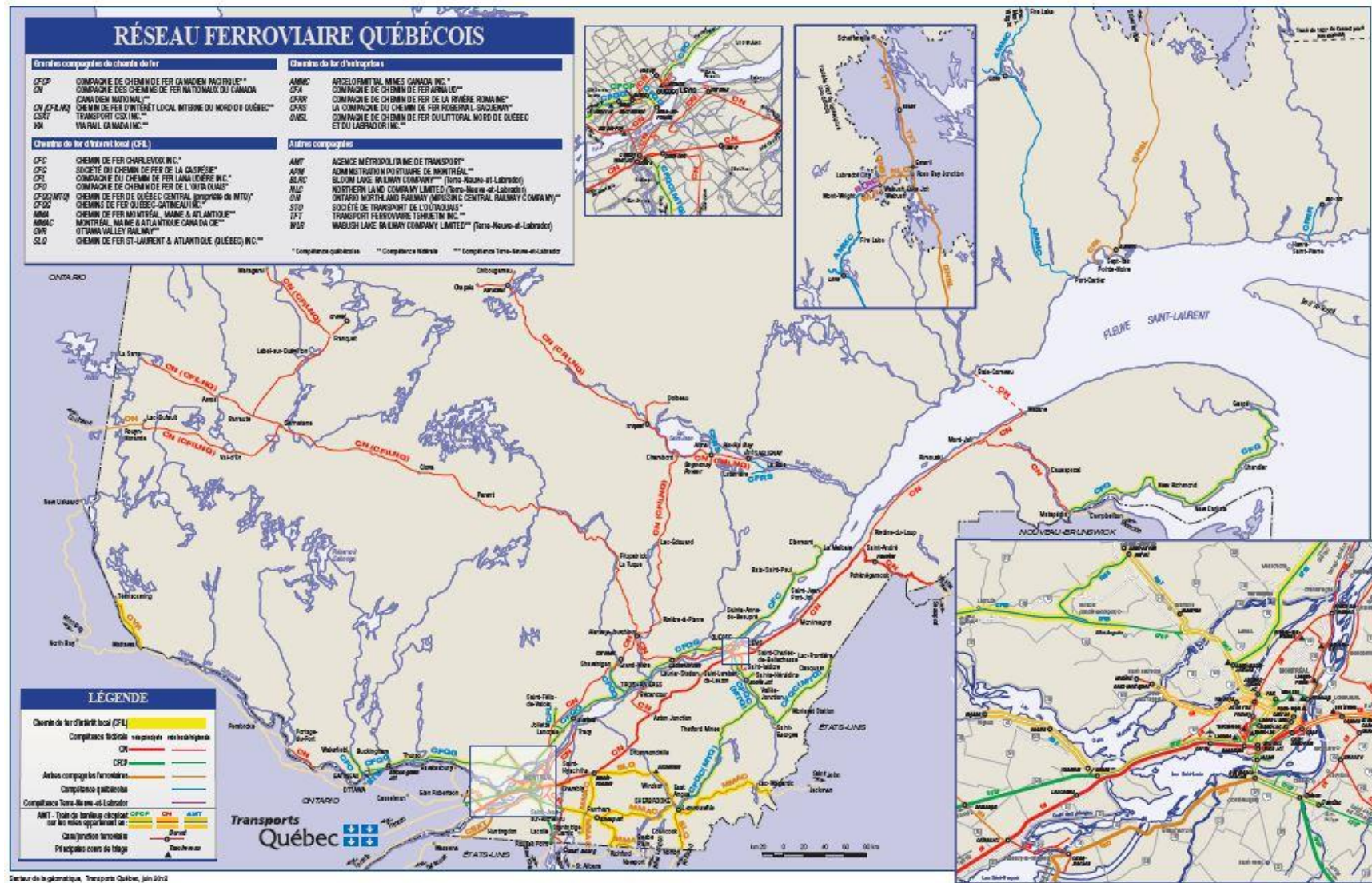


Annexe II – DJMA Saguenay – Lac-Saint-Jean (2014)



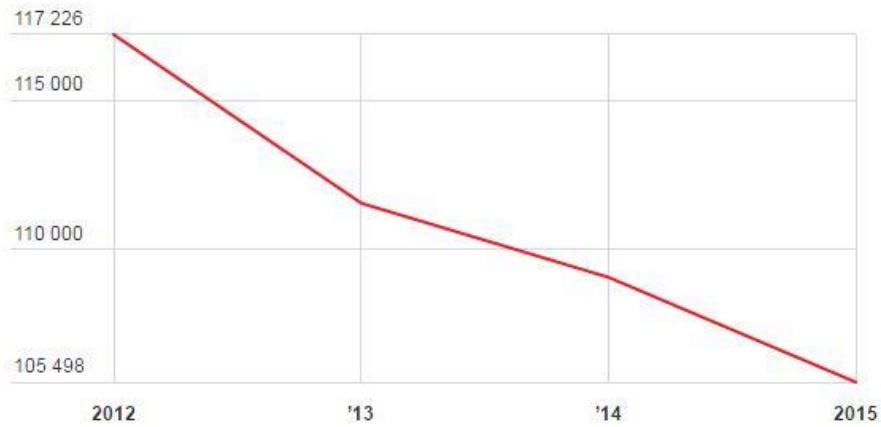
SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

Annexe III – Carte du réseau ferroviaire du Québec



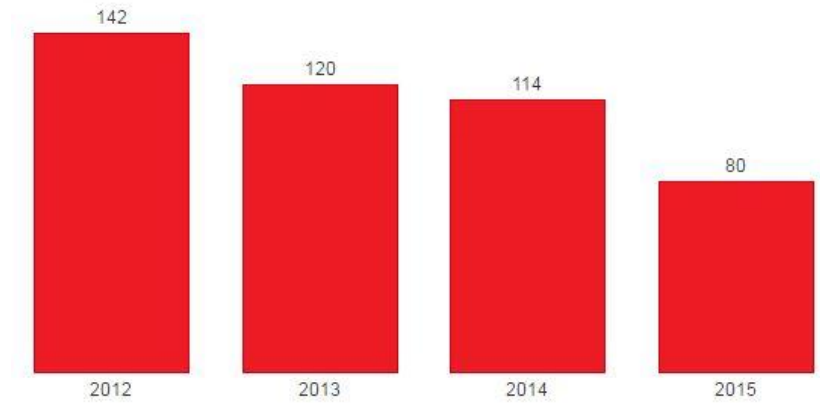
Annexe IV

Le nombre de passagers est en baisse



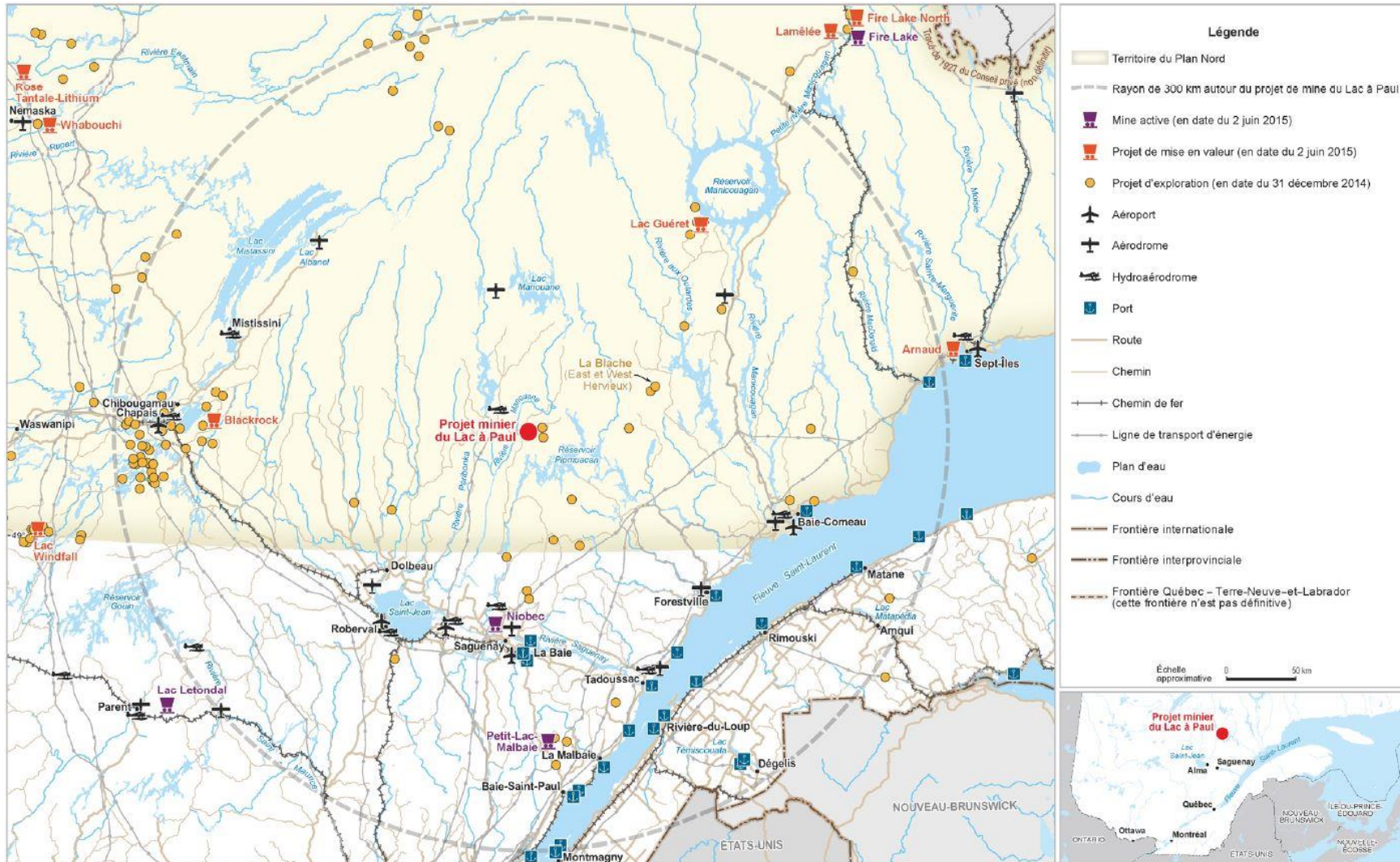
Annexe V

Chute du nombre de vols à l'aéroport de Bagotville



Sources : ICI.Radio-Canada.ca/saguenay-lac-saint-jean

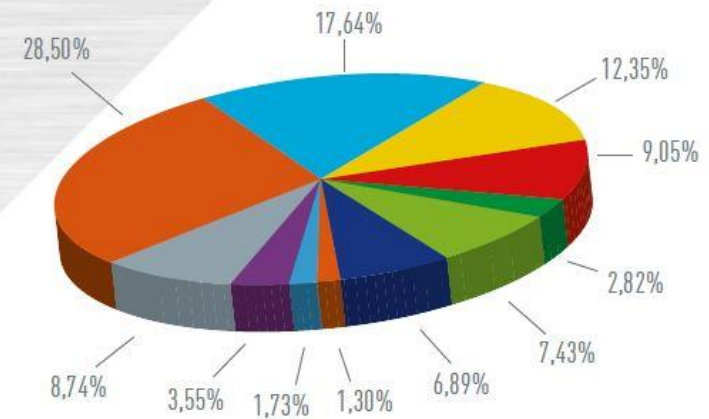
Annexe VI – Source : Ariane Phosphate



Annexe VII – Volumes de transbordement au port de Grande-Anse (Administration portuaire du Saguenay, 2016)

RÉPARTITION DES VOLUMES PAR PRODUITS (t.m.)

■ Sel de déglacage	97 190	■ Autres	23 490
■ Brai liquide	60 146	■ Pâte de bois et papier	4 440
■ Charbon	42 106	■ Sable	5 916
■ Anodes	30 885	■ Aluminium	12 093
■ Briques	9 618	■ Kaolin	29 811
■ Spath fluor	25 347		



Références bibliographiques

ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY. (2016). Rapport annuel 2015.

ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA. (2015). *Tendances ferroviaires 2015*. Retrieved from

CONSORTIUM SNC-LAVALIN / GENIVAR. (2009). *Étude d'impact du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay, municipalités de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine, MRC de la Haute-Côte-Nord et de Charlevoix-Est*. Retrieved from http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1009958/01_Rapport_complet.pdf

CRD 02. (1971). *Mémoire sur le transport aérien au Saguenay - Lac-St-Jean à la Commission canadienne des transports le 7 janvier 1971*. Jonquière: Conseil régional de développement du Saguenay - Lac St-Jean.

CRÉ. (2015a). *Mémoire de la Conférence régionale des élus du Saguenay - Lac-Saint-Jean sur les chemins multiusages dans le cadre du Sommet économique régional du Saguenay - Lac-Saint-Jean*. Retrieved from http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/sommet_economique_regional_2015/10_Memoire_de_Conference_regionale_des_elus_du_Saguenay.pdf

CRÉ. (2015b). *Portrait du réseau ferroviaire du SLSJ et de ses interconnexions portuaires*. Retrieved from <http://www.creslsj.ca/communiqués/191-portrait-du-reseau-ferroviaire-du-saguenay-lac-saint-jean-et-de-ses-interconnexions-portuaires-.php>

DELOITTE. (2014). *Retombées des développements miniers de la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean - Rapport final*. Retrieved from

DIRECTION DES POLITIQUES D'EXPLOITATION ET PROGRAMMES ROUTIERS. (1993). *La gestion des corridors routiers : région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Compte rendu de la journée d'information et de consultation du 15 avril 1993*. Quebec.

MÉSI. (2016). *Saguenay - Lac-Saint-Jean. Portrait régional*.

MFFP. (2013). *Ressources et industries forestières - Portrait statistique Édition 2015*.

MFFP. (2015). *Chiffres-clés du Québec forestier - Édition 2015*.

MTQ. (2000). *Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean : diagnostic régional des transports*. Québec: Ministère des transports.

MTQ. (2002). *Étude d'opportunité : contournement de Saint-Bruno et lien routier Saint-Bruno-Alma : rapport final : étude des solutions*. Jonquière: Ministère des Transports du Québec, Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau.

PROULX, M.-U. (2014). Nouveau cycle économique en périphérie nordique – Une lecture de la première décennie. *L'Actualité économique*, 90(2).

RIO TINTO. (2016). *La Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay*.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE VILLE DE LA BAIE. (2002). *Problématique du transport ferroviaire des marchandises au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Quand le développement régional se joue à l'échelle nationale*. Ville de Saguenay: Société de développement économique de Ville de La Baie.