

PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

QUAND LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL SE JOUE À L'ÉCHELLE NATIONALE



NDLR : Les constats des présentes ont été établis à partir d'entretiens avec la plupart des grands utilisateurs régionaux, notamment dans les secteurs des pâtes & papiers, du bois d'œuvre, du panneau de fibre et de l'aluminium, de même qu'auprès d'utilisateurs plus marginaux dans d'autres secteurs industriels. Ils reflètent essentiellement les propos ainsi recueillis.

MISE EN SITUATION

Deux compagnies se partagent le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean : le CN et la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay (RS), une division d'Alcan. Le réseau du CN est de juridiction fédérale et se termine à Jonquière. Le réseau de la Roberval-Saguenay est un chemin de fer privé de juridiction provinciale. Le réseau du RS et les opérations de la compagnie visent d'abord à desservir les usines d'Alcan en région et s'articulent à partir des Installations portuaires Port-Alfred à La Baie. En vertu d'une entente confidentielle avec le CN, le RS dessert toutefois les entreprises à l'est de Jonquière, dont les clients des parcs industriels de Chicoutimi et La Baie.

Ville de Saguenay compte deux centres de transbordement de marchandises : Nolitrex (Jonquière) et Transit PAG (implanté à La Baie depuis janvier 2000), ainsi qu'un centre de transbordement de copeaux (Jonquière). Deux autres centres de transbordement sont exploités au Lac Saint-Jean, soit à Hébertville (Groupe Goyette) et à La Doré.

Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec (CFILINQ)

L'exploitation du réseau Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougamau et Abitibi a été confiée par le CN au CFILINQ. Le Québec compte 11 CFIL et compagnies privées, dont le RS. Contrairement aux autres CFIL qui sont des entités indépendantes auxquelles le CN a confié l'exploitation de lignes secondaires, le CFILINQ est demeuré dans le giron de l'entreprise. Le CFILINQ est une division semi-autonome du CN dont il est propriété à part entière. Le CFILINQ est en situation de monopole dans la région et exploite le plus imposant réseau ferroviaire du Québec avec 1756 kilomètres de voies, dont 422 kilomètres au Saguenay-Lac-Saint-Jean.



FACTEURS NATIONAUX

- En regard de l'ensemble des compagnies ferroviaires nord-américaines, le chemin de fer s'est mal adapté aux nouvelles réalités de transport, notamment le facteur juste-à-temps. Les temps de transport sont longs, des wagons se perdent et les tarifs sont moins compétitifs, en comparaison avec l'industrie du camionnage, plus efficace, qui a ainsi repris une part importante du marché.
- Après une vague de compressions budgétaires au CN à une certaine époque, l'entretien des wagons et le réinvestissement dans les équipements ont pu être négligés. L'industrie constate aujourd'hui l'âge avancé de la flotte et le mauvais état de certains types de wagons, notamment les wagons fermés qui peuvent présenter des problèmes d'étanchéité à l'eau, ce qui a une incidence particulière dans une région comme la nôtre puisque l'industrie du papier est directement touchée. Selon nos informations, le CN serait sur le point d'amorcer la modernisation de sa flotte destinée aux pâtes & papiers. D'autres secteurs industriels moins importants sont toutefois laissés pour compte et devront vraisemblablement continuer de s'accommoder d'équipements vétustes ou peu appropriés.
- Le système opérationnel du CN semble mal adapté à l'étendue du Canada et aux particularités sous-régionales, dont celles du Québec. Le Centre de service est situé à Winnipeg pour l'ensemble du Canada. Certains clients peuvent aller de Vancouver pour obtenir un prix, à Winnipeg pour demander un wagon dont l'expédition sera ensuite prise en charge à Edmonton vers la gare de triage de Montréal qui l'acheminera au Saguenay avant que le tout soit facturé à Toronto, avec chaque fois un interlocuteur différent. C'est un système très complexe, plutôt éprouvant pour l'utilisateur, avec beaucoup de failles où un client peut facilement s'enliser. On note aussi une méconnaissance du marché du Québec, surtout face à une région comme le Saguenay, de même qu'une forte propension à une simple application de normes et de taux nationaux, avec peu de place pour les particularités régionales ou pour quelque échange entre client et fournisseur.
- Pour la plupart des clients consultés, le CN est peu orienté vers le service et profite de son monopole à ce titre, surtout depuis les coupures massives des dernières années. Un nous souligne des décisions unilatérales où le CN avise sa clientèle plus qu'il ne la consulte. Un autre nous dit : « Tu veux 2 wagons, tu en as 20 ; tu veux 20 wagons, tu en as 2 ». D'autres nous témoignent de délais imposants pour ceci ou pour cela ...

- (suite au verso)

FACTEURS RÉGIONAUX

- Au début de 2002, une pénurie importante de wagons s'est faite sentir dans toute l'industrie, affectant toutes les compagnies ferroviaires canadiennes, principalement dans le secteur du bois d'œuvre où les manufacturiers ont accéléré leurs expéditions vers les États-Unis avant l'entrée en vigueur de la taxe imposée par les Américains. L'industrie du bois d'œuvre s'attendait à ce que la situation se résorbe après le 23 mai, ce qui reste à vérifier. Toutefois, bien que cette situation soit exceptionnelle, on constatait déjà de longue date un manque de wagons au sein du CN dans la région si on fait fi des grands usagers. Dans un rapport daté du 8 octobre 1999, le ministère des Transports du Québec écrivait à propos du Saguenay-Lac-Saint-Jean : « ... mentionnons la particularité régionale qu'est la pénurie de wagons qui fait en sorte que les centres de transbordement de cette région peuvent et dans certains cas ont déjà perdu des clients au profit des centres de transbordement de Québec où il est plus facile d'obtenir des wagons ». Évidemment, une telle réalité ne permet pas d'appuyer adéquatement le développement régional et n'incite pas davantage le CFILINQ à développer ses marchés régionaux ou de nouvelles clientèles.
- Définitivement, le CFILINQ semble peu s'attarder aux petits clients, aux clients occasionnels ou aux nouveaux clients qu'il pourrait aller chercher. À l'exception des grands usagers, la plupart ont l'impression que le CN veut se concentrer sur la « crème », particulièrement l'aluminium et les pâtes & papiers, et délaisser les plus petits clients et les secteurs moins importants. À titre d'exemple, un client occasionnel peut attendre actuellement plusieurs semaines avant d'obtenir un prix de transport pour les marchandises qu'il doit expédier.
- De l'avis général, le CN profite de sa position monopolistique en région et applique des tarifs souvent exagérés, une attitude qui risque de fermer tout simplement le marché pour les PME, voire d'inciter les plus grandes entreprises à opter pour d'autres moyens de transport, notamment le camion, ce qui implique une pression additionnelle sur nos routes.
 - Ex. : récemment, un client obtenait une cotation initiale de 9280\$ du wagon pour une expédition de 10 wagons vers Calgary, prix ensuite abaissé à 4390\$ d'un simple coup de fil dans la hiérarchie du CN.
 - Ex. : une importante entreprise régionale obtiendrait actuellement du Canadian Pacific (à partir de Québec) des prix à ce point inférieurs aux tarifs du CN qu'ils compenseraient largement le coût du transport par camion via la route 175. Le CP a pourtant une voie moins avantageuse qui transite par l'Estrie avant de rejoindre Montréal, comparativement au CN qui jouit d'une voie directe entre Québec et Montréal.



- Pour un tronçon d'environ 11 km, une part importante du parterre industriel du Saguenay (l'ensemble des arrondissements de Chicoutimi et La Baie) se trouve desservie par une tierce entité, le RS, dont ce n'est pas la mission première, occasionnant une surcharge prohibitive pour les expéditeurs pour les quelques kilomètres en cause, bien que le RS dispense un très bon service. Cette situation hypothèque d'autant plus l'avenir dans le cas du secteur La Baie où on retrouve 75% de tous les espaces de développement industriel de la nouvelle Ville de Saguenay, de même que les grandes infrastructures régionales de transport maritime et aérien.

Le transport est un facteur déterminant en matière de localisation et de développement industriel. L'importance du facteur transport se fait davantage sentir dans les régions comme la nôtre que dans les grands centres. Plus qu'ailleurs, il importe que nous bénéficions de réseaux de transport adéquats, modernes et compétitifs si on vise une certaine croissance économique, tout particulièrement devant les statistiques récentes de chômage où la région reprend la tête de ce triste championnat pancanadien.

Le chemin de fer est un mode de transport essentiel dans la région, puisqu'il assure le transport d'environ le tiers de toutes les marchandises transportées à l'échelle régionale et interrégionale, 40% de tout le transport terrestre interrégional et les deux tiers du transport terrestre continental.

Le CFILINQ est la seule compagnie ferroviaire qui permet à la région d'avoir un accès aux marchés provinciaux, nationaux et continentaux.

En 1996, le seuil de rentabilité d'un CFIL se situait à 37 wagons transportés par kilomètre de voie par année. Dans la région, le CFILINQ est assurément rentable, transportant plus de 61 wagons / km, soit plus de trois millions de tonnes de marchandises annuellement (dont 57% en produits forestiers).

