



CHAMBRE DE COMMERCE  
DU SAGUENAY

# Mémoire sur le projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement

14/06/2012

Chambre de commerce du Saguenay

## **La Chambre de commerce du Saguenay**

La Chambre de commerce du Saguenay regroupe près de 1000 membres de la communauté d'affaires de la Ville de Saguenay et de la MRC-du-fjord-du-Saguenay. Faisant partie de la Fédération des chambres de commerce du Québec, elle constitue l'un des plus grands regroupements de gens d'affaires au Québec.

La Chambre de commerce a pour mission de représenter, regrouper et mobiliser ses membres afin de leur offrir des services et de favoriser le développement économique de son secteur.

## **Introduction**

En janvier 2012, le gouvernement fédéral annonçait l'octroi d'une aide financière de 15 millions \$ pour la réalisation d'une desserte ferroviaire reliant le terminal maritime de Grande-Anse au réseau actuel. Cette annonce marquait une étape importante dans la concrétisation de ce projet attendu pour la fin de l'année 2013. La Chambre de commerce du Saguenay (CCS) s'est alors empressée d'applaudir cette nouvelle en réaffirmant un soutien manifesté à plusieurs reprises dans le passé.

En effet, la CCS est grandement favorable à la réalisation de ce projet en raison des retombées potentielles qu'engendrera une telle infrastructure dans le développement des activités économiques régionales. Nous considérons que l'ajout d'une voie ferrée constitue un lien important afin de positionner les entreprises d'ici vers de nouvelles possibilités d'affaires et améliorer la compétitivité de la région dans son offre globale pour l'accueil de nouvelles entreprises.

La CCS est également d'avis que le projet, tel qu'il est présenté par les promoteurs, s'inscrit dans le respect des normes environnementales et dans une approche de développement durable.

En premier lieu, nous souhaitons démontrer qu'en raison d'un contexte économique fragile, la région du Saguenay – Lac-St-Jean ne peut se permettre d'échapper une infrastructure aussi importante pour le développement de son économie.

## 1. Portrait économique de la région : une situation fragile

Sans vouloir faire un retour sur l'historique économique de la région, il importe pour nous d'exposer brièvement son parcours. L'économie du Saguenay – Lac-St-Jean a connu au cours des dernières décennies des soubresauts importants. Reconnue autrefois comme une terre propice pour l'éclosion de grandes entreprises, la région a dû faire face, dès la fin du XXe siècle, au déclin d'un cycle d'industrialisation qui a apporté pendant de nombreuses années une certaine prospérité à la population. Les grandes industries, notamment représentés par les secteurs de l'aluminium et de la foresterie, ont substitué progressivement de nombreux emplois par l'utilisation de la technologie, afin de répondre à des impératifs de compétitivité<sup>1</sup>. Ainsi, plusieurs pertes d'emplois reliées à des fermetures d'usines ou à la délocalisation ont été enregistrées jusqu'à ce jour.<sup>2</sup> La récente fermeture de l'usine Novelis à Jonquière expose une fois de plus cette situation qui frappe de plein fouet notre économie.

Cette réalité, qui n'est pas unique au Saguenay – Lac St-Jean, a nécessité l'implantation d'une nouvelle approche orientée notamment vers la diversification de l'activité économique. La création de nouvelles PME dans des nouvelles sphères économiques prometteuses telles que la transformation de l'aluminium, l'industrie agroalimentaire, le tourisme, et autres, soutenue par d'importants investissements en recherche, a constitué essentiellement la stratégie adoptée ces dernières années par les leaders régionaux. Cette vision a rapporté des résultats significatifs et très intéressants.

Par contre, le portrait statistique régional en 2012 nous laisse croire qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour assurer un avenir économique et une prospérité intéressante aux générations futures. À titre d'exemple, des indicateurs, tels les taux

---

<sup>1</sup> Pour avoir un portrait sur les pertes d'emplois industriels au SLSJ consultez l'ouvrage : Marc-Urbain Proulx, *Vision 2025, Le Saguenay – Lac-St-Jean face à son avenir*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2007

<sup>2</sup> Il faut noter que l'industrie forestière a également été lourdement affectée au cours des dernières années par une crise sans précédent, provoquant la perte de milliers d'emplois. Le secteur de la CCS a dû composer avec la fermeture d'une papetière et la fermeture définitive ou temporaire de plusieurs scieries.

d'activités et taux d'emplois, nous démontrent une décroissance économique et une situation bien en dessous de la moyenne québécoise<sup>3</sup>.

La perspective démographique négative, l'exode des jeunes et le vieillissement de la population sont tout aussi inquiétants et constituent, pour la CCS, un cheval de bataille de premier plan. Évidemment, malgré les prédictions de décroissance de la population annoncées pour les prochaines décennies, nous continuons de croire que les efforts faits actuellement sur le terrain réussiront à contrer cette tendance. D'ailleurs, les plus récentes données portant sur le bilan migratoire sont fort encourageantes.

Cette situation économique, que nous pouvons qualifier de fragile, appelle à la poursuite des efforts de diversification. Il nous apparaît donc évident que la région ne peut se permettre de passer à côté d'un tel projet. L'ajout d'une desserte ferroviaire occasionnera un nouveau souffle lié à la création d'emplois et l'arrivée de nouvelles possibilités d'affaires. Le projet permettra, entre autres, à l'administration portuaire du Saguenay de poursuivre la modernisation de ses installations, impensable sans un lien ferroviaire, évaluée à plus de 131 millions \$. Ultimement, ces investissements engendreront le développement d'un nouveau parc industriel relié aux installations maritimes de Grande-Anse.

De plus, nous croyons que le projet de desserte servira à la région en tant qu'outil essentiel pour favoriser la croissance de ses activités industrielles en général. À cet égard, la CCS ne peut que soutenir la réalisation d'une telle infrastructure.

---

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec, *Panorama des régions du Québec : Édition 2012*, <http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/regions/panorama.htm>, 2012

## 2. L'importance de se positionner pour le Plan Nord

Le projet de développement du Grand-Nord québécois, tel qu'annoncé par le gouvernement du Québec, nous interpelle dans ce dossier. La CCS est d'avis que l'installation d'une desserte ferroviaire reliant le terminal maritime de Grande-Anse permettra à la région du Saguenay – Lac-St-Jean de se positionner stratégiquement pour le Plan Nord.

Faisant partie d'une des quatre régions qui composent le Nord québécois, il devient impératif de doter le Saguenay – Lac-St-Jean de toutes les infrastructures nécessaires pour permettre le transport des ressources naturelles qui seront exploitées en grande quantité. La région possède presque tous les atouts, à l'exception de ce lien ferroviaire reliant les installations de Port Saguenay.

Pour s'assurer que la région reçoive sa part et s'installe stratégiquement dans la compétition entre les régions qu'engendrera la manne du Plan Nord, il faut corriger ce qui nous apparaît comme étant une lacune risquant de faire perdre d'importantes occasions d'affaires.

Le Plan Nord créera un tout nouveau marché qui risque de s'avérer lucratif pour le Saguenay – Lac-St-Jean, et ce, en plus de tout le marché potentiel déjà identifié à l'intérieur de la région par l'administration de Port Saguenay<sup>4</sup>. Pour s'assurer de la rentabilité de l'exercice, les autorités en place entendent prendre les mesures nécessaires pour promouvoir les éléments de flexibilité et de compétitivité du terminal maritime. Ce dernier offrira, entre autres, différents modes de transports complémentaires à l'expédition ou la réception de marchandises. Dans un scénario analysé et exposant les meilleures perspectives, Port Saguenay prévoit faire passer le trafic ferroviaire à court terme, à 150 000 tonnes métriques, pour se rendre, dans le

---

<sup>4</sup> Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc, *Étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, septembre 2011, p. 30.

scénario supérieur, à 3.8 millions de tonnes métriques. Ce qui s'avère, à nos yeux, un plan d'affaires très intéressant.

Bien entendu, rien n'est encore assuré quant à l'utilisation du terminal de Grande-Anse par les entreprises qui feront des affaires dans le Nord québécois. Mais à ce stade, quelques entreprises ont déjà manifesté un vif intérêt. Par exemple, la minière Métaux Block Rock envisage d'expédier le fer de sa mine, en provenance de Chibougamau, vers le port de Grande-Anse au lieu de celui de Québec. Même chose pour la minière Ressources d'Arianne qui étudie grandement la possibilité d'utiliser la voie ferrée pour transporter son gisement jusqu'aux installations baieriveraines.<sup>5</sup>

Nous croyons donc que le positionnement géographique du terminal maritime doté d'une nouvelle desserte ferroviaire deviendra une infrastructure compétitive et complémentaire pour permettre à la région de tirer profit de la manne liée à la demande croissante des ressources naturelles. Nous partageons le point de vue de l'éditorialiste du journal *Le Quotidien* qui mentionnait dernièrement dans une chronique que « sur le plan industriel, il n'y a pas de doute que la construction d'une voie de desserte ferroviaire à Grande-Anse ouvre de nouvelles perspectives de développement pour l'ensemble du Saguenay – Lac-St-Jean. C'est un complément essentiel, au chapitre des infrastructures, aux modernisations de l'aéroport de Bagotville et à la réfection de la route 175 »<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> François St-Gelais, « Chance à saisir », *Le Quotidien*, le 23 février 2012.

<sup>6</sup> *Ibid.*

### **3. Un projet acceptable au point de vue environnemental**

Bien que la CCS soit un organisme qui s'intéresse à prime abord aux questions économiques liées à son secteur et à l'ensemble de la région, nous ne sommes pas insensibles à l'impact environnemental que peut engendrer un tel projet. Au contraire, nous croyons que les principes de développement durable sont devenus incontournables dans la mise en œuvre de tout projet de développement économique.

En premier lieu, nous jugeons acceptable le projet tel qu'il est présenté par Promotion Saguenay et Port Saguenay. L'étude nous démontre une sensibilisation et un effort accru pour diminuer et atténuer au maximum les impacts de ce projet sur le milieu naturel. Dans l'optique où la construction de la nouvelle desserte respectera les normes québécoises et canadiennes en matière d'environnement et de développement durable, il n'y a, selon nous, aucun motif valable pouvant empêcher la réalisation de cette nouvelle voie ferrée.

D'ailleurs, nous croyons que le projet aura une incidence positive non-négligeable sur l'environnement en occasionnant notamment une diminution du camionnage. Cette substitution vers les transports ferroviaire et maritime engendrera une réduction des gaz à effets de serre, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie de la population due à la réduction du transport routier. L'utilisation accrue du chemin de fer s'inscrit selon nous dans une véritable approche de développement durable.

De plus, nous tenons à rappeler que suite à la séance d'information du BAPE présentée le 23 mai dernier, aucun groupe écologiste n'a manifesté l'intérêt de s'opposer formellement au projet.<sup>7</sup> Malgré quelques inquiétudes soulevées, cette situation nous révèle le niveau élevé d'acceptabilité de ce projet et son caractère peu controversé. Nous souhaitons, par ailleurs, que la vigilance exercée par les groupes environnementaux se fasse d'une manière constructive visant à améliorer le projet sans, toutefois, en retarder sa mise en œuvre.

---

<sup>7</sup> Louis Tremblay, « Aucune demande pouvant bloquer le projet », *Le Quotidien*, 24 mai 2012



En dernier lieu, la CCS se dit consciente des impacts qu'occasionnera la construction de cette desserte sur la communauté environnante. Plusieurs propriétaires de résidences, de terrain ou d'entreprises agricoles auront à conjuguer avec cette nouvelle réalité. Nous souhaitons que les ententes ainsi que les mesures d'atténuation mises de l'avant par les autorités concernées se fassent dans le respect et à l'avantage de tous. L'acceptation de ce projet par le milieu constitue pour nous une composante fondamentale à la réussite et à l'inscription de la desserte ferroviaire dans une approche de développement durable.

Fin de document.