

MÉMOIRE DE LA  
SOCIÉTÉ DE LA VALLÉE DE L'ALUMINIUM

Desserte Ferroviaire Grande-Anse  
**(Saguenay 2012)**

Présenté à

La commission d'enquête du  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

À l'occasion des consultations publiques du BAPE à Saguenay

## Introduction

La mission de la Société de la Vallée de l'aluminium (SVA) consiste à positionner la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean comme l'un des principaux pôles mondiaux de l'industrie de l'aluminium. La SVA constitue l'organisme catalyseur des efforts communs des différents intervenants associés, afin de participer au développement économique et de contribuer au maintien et à la création d'emplois durables.

La SVA travaille à ce que la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean soit connue et reconnue comme un des leaders mondiaux de l'industrie de l'aluminium et ce, en favorisant la croissance des PME déjà présentes sur son territoire et en facilitant l'émergence de nouvelles entreprises qui permettra à l'industrie de l'aluminium, d'atteindre la masse critique d'activités économiques. Pour y arriver, la SVA soutient des projets d'investissement prometteurs et favorise la création de valeur ajoutée ayant un impact significatif sur la diversification de l'économie régionale. Depuis sa création en 2001, la Société de la Vallée de l'aluminium est à même de constater que la région possède une filière d'entreprises manufacturières de classe mondiale et qui sont plus présentes que jamais sur la scène internationale.

Dans ce contexte, la diversification et l'amélioration de nos infrastructures devient un actif qui doit faciliter le transport de marchandises aussi bien en exportation qu'en importation et ce, en gardant à l'esprit que nous devons être compétitif.

Dans son mémoire, la SVA veut démontrer l'importance d'une desserte ferroviaire comme un élément additionnel et essentiel dans le maintien des acquis et développements futurs et soulignera la position stratégique de la région sur l'échiquier mondial de l'aluminium ainsi que l'importance du transport de matière première, d'équipements et produits qui ont, en ce qui nous concerne, un lien avec l'industrie de l'aluminium. Cela dit, cette desserte ferroviaire sera également bénéfique aux autres secteurs d'activités qui n'ont pas ou peu de liens avec l'aluminium.

Finalement, la SVA va démontrer que les impacts de cet ajout constituent une force économique de négociation versus d'autres sites industriels.

## **Desserte ferroviaire , le maintien de nos acquis et développement durable :**

Les infrastructures font partie intégrante du portefeuille des avantages de la Vallée de l'aluminium®. Ces actifs valorisent l'offre de service régionale et permet au Québec de se positionner adéquatement face à la concurrence internationale qui dispose d'incitatifs comparables pour attirer des entreprises de ce secteur et faire transiter les marchandises. Si le Plan Nord génère les résultats attendus et si des projets comme Elkem (Silicium) se concrétise, l'interconnexion desserte ferroviaire/Port Grand-Anse verra son volume d'activités s'accroître et stimulera d'autres projets d'affaires.

Une desserte liée à un port comble les faiblesses inhérentes à une région dite périphérique, car l'éloignement des marchés engendre des coûts plus élevés. Par ailleurs, nous savons aussi que les coûts en transport ont une incidence sur certaines décisions. Ceci est un élément stratégique et dans certains cas décisif et il est pris en considération dans une équation d'affaires. (Cas Novelis).

Une desserte ferroviaire et un port, une interconnexion ou la compatibilité de deux réseaux hétérogènes demande une coordination importante. Le «Just in Time» est une condition d'affaires et il est impératif de rassurer les relations clients/ fournisseurs.

Une desserte ferroviaire liée à un port est un élément clé dans l'analyse économique effectuée par les investisseurs qui envisagent l'implantation d'un site industriel en Amérique du Nord, car l'évaluation des distances et des moyens de transport disponibles sont pris en compte dans l'équation d'affaires.

Une desserte ferroviaire liée à un port rejoint un aspect environnemental non négligeable, puisque moins polluant que le transport par camion. On conviendra qu'en fonction des cibles du gouvernement du Québec en matière de réduction des émissions de CO2 et la démonstration faite par Rio Tinto Alcan pour dire que « son aluminium est produit avec de l'énergie verte, la région par ce projet contribue à stimuler cette tendance.

## Profils de nos entreprises :

La grappe industrielle Aluminium du Saguenay—Lac-St-Jean est composée d'une centaine d'entreprises qui évoluent dans quatre segments spécifiques :

- (1) La production d'aluminium primaire;
- (2) Les fabricants de produits semi-finis et finis;
- (3) Les équipementiers qui supportent les entreprises productrices d'aluminium;
- (4) Les entreprises qui valorisent les résidus du procédé de production primaire ou encore les résidus d'aluminium émanant de la transformation.

Parmi nos membres, il est important de préciser que les équipementiers régionaux œuvrent sur la scène internationale en offrant au grands producteurs d'aluminium des produits spécifiques complexes et qui sont de tailles souvent hors normes. De plus, il arrive que dans certains projets, les entreprises travaillent en partenariat pour maximiser les coûts de transport et répondent ainsi aux requis économiques du client. On parle ici d'une offre de services complémentaire.

L'expérience vécue pour le projet **Fjardaál** d'Alcoa en Island où les équipementiers ont optimisé en espace/volume un bateau nolisé pour ce projet, démontre que pour répondre adéquatement aux besoins clients, une région comme la nôtre doit utiliser et optimiser l'ensemble de ses infrastructures de transport. Le milieu des affaires n'a qu'à présenter des solutions innovantes.

Une connexion ferroviaire à un réseau maritime mondial est un atout que chaque ville industrielle de ce monde exploite. La raison en est simple, accessibilité aux différents marchés mondiaux. Nous vous rappelons aussi que le Canada est le troisième producteur mondial d'aluminium primaire, et que 95% de sa production est localisée au Québec. La région est donc bien branchée au réseau maritime via les installations de Rio Tinto Alcan, mais aussi par le port de Grande-Anse.

Vous le savez, la région possède un historique enviable en ce qui concerne la production de l'aluminium et la multinationale Rio Tinto Alcan y joue un rôle de premier plan.

**Société de la Vallée de l'aluminium (Desserte ferroviaire Grande-Anse) 12 juin 2012**

Outre l'énergie qu'elle produit via ses centrales hydroélectriques, elle possède et gère un actif essentiel à ses opérations, le port Alfred, qui lui permet de recevoir la bauxite qu'elle dispose dans ses quatre (4) usines via son propre réseau ferroviaire. Ce schéma d'interconnexion privé, exclut toutefois l'utilisation de celui-ci par d'autres entreprises.

Il apparaît donc important pour une région comme la nôtre de ne pas être dépendante et d'assumer pleinement son autonomie.

La région reçoit régulièrement des investisseurs venant d'un peu partout. À chaque fois une présentation est faite pour dresser un portrait de qui nous sommes et où nous vivons. Selon la nature des projets, nous présentons l'offre de service régionale.

Est-ce que le fait d'avoir une desserte ferroviaire va obligatoirement les inciter à investir ? Certainement pas, mais il reste que nous leur démontrons une volonté d'optimisation de nos infrastructures et travaillons à rendre notre réseau plus compétitif.

La SVA reste convaincue que l'élan généré ces dernières années au sein de la filière aluminium a produit des résultats probants. Il reste évident aussi que les mauvaises nouvelles des dernières semaines ne doivent pas diminuer l'engouement d'une région à gérer son futur et la région est unanime à promouvoir et à miser sur la filière aluminium pour assurer son avenir.

Fin du document