

5. Le transport des marchandises

5.1 Le cadre institutionnel légal

La question du transport des marchandises par camion, train et bateau doit être analysée à la lumière des dernières modifications apportées aux cadres législatifs provincial et fédéral.

Dans le secteur du **camionnage**, qui est principalement de compétence provinciale, la réforme de décembre 1996, qui touche les charges et dimensions des véhicules lourds, autorise la circulation des trains doubles de type B de 62,5 tonnes sur tout le réseau routier du Québec. Le législateur a également modifié la Loi sur les transports afin de permettre la déréglementation du transport en vrac.

Pour ce qui est du **transport ferroviaire**, la Loi sur les transports au Canada de 1996 prévoit une procédure de transfert des lignes ferroviaires (vente) et de cessation de l'exploitation. Les lignes de chemin de fer inscrites au plan triennal de rationalisation des compagnies ferroviaires peuvent être mises en vente ou abandonnées, et ce, sans justification économique et sans égard à l'intérêt public. Sur le plan provincial, la Loi sur les chemins de fer a favorisé la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL). De plus, le ministère des Transports a défini un réseau ferroviaire de base, en s'appuyant sur les besoins immédiats et prévisibles des usagers et en tenant compte de l'activité économique régionale. Dans le but de maintenir ce réseau de base, le Ministère s'est doté d'un programme d'aide financière aux CFIL et le gouvernement a adopté une mesure fiscale permettant aux entreprises ferroviaires de bénéficier d'un crédit d'impôt remboursable équivalent à 75 p. 100 des impôts fonciers.

En ce qui concerne le **transport maritime**, le gouvernement fédéral, dont relève presque exclusivement ce secteur, a entrepris en 1995 des réformes touchant la politique maritime nationale et la Garde côtière canadienne.

La réforme entreprise par Transports Canada est encadrée par la Loi maritime du Canada de 1998, qui prévoit le retrait de l'exploitation directe et du soutien financier de plusieurs infrastructures et services maritimes. En vertu de cette loi, les ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières, Port Saguenay et Sept-Îles sont devenus des Administrations portuaires canadiennes (APC) depuis le printemps 1999. Le

maintien du statut fédéral, la décentralisation accrue de la gestion et la non-accessibilité aux garanties gouvernementales constituent les principaux aspects de la réforme.

Dans le cadre de cette réforme, le gouvernement fédéral a également transféré, en octobre 1998, la gestion de la voie maritime à une société à but non lucratif, composée principalement d'usagers. De même, il n'entend plus soutenir financièrement l'exploitation de l'administration du pilotage.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral a exigé de la Garde côtière canadienne qu'elle fasse payer une partie des coûts du pilotage par l'industrie maritime à partir de 1996-1997. Cette nouvelle mesure touche le déglacage, les services d'aide à la navigation et le dragage d'entretien du chenal principal du fleuve.

En somme, les nombreuses réformes qui, depuis quelques années, touchent le camionnage, le transport ferroviaire et le transport maritime ont déjà, et continueront d'avoir, des répercussions sur la façon dont s'effectuera le transport des marchandises à l'échelle du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

5.2 La circulation des marchandises

Pour l'année 1996, on estime qu'il s'est transporté, dans la région, environ 27 millions de tonnes de marchandises¹². De ce volume, 4,5 millions de tonnes ont été manutentionnées par les ports de Saguenay et des Installations portuaires de Port-Alfred, dans une proportion de 7 p. 100 pour le premier et de 93 p. 100 pour le second. La quasi-totalité de ces marchandises avait comme origine ou destination l'extérieur du Québec, et même l'extérieur du Canada. En ce qui concerne le transport terrestre, il est estimé à 22 millions de tonnes (incluant les 4,5 millions de tonnes manutentionnées par les ports), dont 40 p. 100 sont transportées par chemin de fer et 60 p. 100 par camion. Quant aux échanges terrestres interrégionaux et continentaux inclus dans ce tonnage, on les évalue à près de 7 millions de tonnes, transportées en parts égales par chemin de fer et par camion.

12. En excluant le transport intrarégional par camion des marchandises générales, des produits alimentaires et manufacturiers ainsi que le transport par camion à benne basculante. Sont compris dans ce nombre, 10,7 Mt de produits forestiers, 1,7 Mt de marchandises générales, produits alimentaires et manufacturiers et 0,6 Mt de produits pétroliers.

Le camionnage

Le camion assure le transport d'environ 13 millions de tonnes de marchandises¹³. Une enquête origine-destination effectuée par le ministère des Transports, à l'été 1998, révèle que les produits forestiers représentaient 27 p. 100 des chargements des camions, suivis par les marchandises diverses avec 24 p. 100 et les produits alimentaires avec 10 p. 100. Quant aux produits manufacturés et pétroliers, ils ne constituaient respectivement que 8 p. 100 et 3 p. 100 des chargements. Le nombre de camions vides est particulièrement élevé (24 p. 100 des chargements) en raison de l'importance du transport de produits forestiers, car les camions transportant les billes et billots vers les scieries retournent à vide sur les lieux de coupe.

Cette même enquête révèle que le transport des marchandises s'effectue selon un grand nombre de destinations, avec prédominance des déplacements entre les villes situées à l'est du lac Saint-Jean et celles de la conurbation du Saguenay que constituent Jonquière, Chicoutimi et La Baie ([carte 7 - Transport des marchandises, Tous types de marchandises](#))¹⁴. C'est uniquement aux postes d'enquête de Delisle, Saint-Nazaire, Saint-Bruno et Métabetchouan–Lac-à-la-Croix que les camionneurs interrogés ont désigné majoritairement une des trois villes de la conurbation comme destination.



En outre, c'est à ces mêmes postes que la ville du Lac-Saint-Jean la plus fréquemment désignée comme destination a été Alma. C'est uniquement aux postes de Delisle et Saint-Nazaire que des camionneurs ont désigné Dolbeau-Mistassini comme ville de destination la plus éloignée, ou encore des municipalités plus proches telles L'Ascension et Sainte-Monique. À l'ouest de Métabetchouan–Lac-à-la-Croix, la plupart des déplacements s'effectuent surtout en direction des principaux centres urbains que sont Dolbeau-Mistassini, Saint-Félicien et Roberval.

On observe également un nombre important de déplacements empruntant les routes 155 et 169/175 à destination de Montréal, La Tuque et Québec ainsi qu'à destination de l'Ontario et des États-Unis. Les produits forestiers sont le type de

13. En excluant le transport intrarégional par camion des marchandises générales, des produits alimentaires et manufacturiers ainsi que le transport par camion à benne basculante.

14. *Carte 7* – Transport des marchandises, Tous types de marchandises.

chargement le plus fréquemment mentionné vers ces destinations. Au poste d'enquête situé sur la route 175 de la réserve faunique des Laurentides, on observe que plus de 50 p. 100 des déplacements en direction de la région se dirigent vers la conurbation. À l'est de La Baie, très peu de déplacements se dirigent vers la région de Charlevoix, et ceux-ci concernent surtout le transport de produits forestiers vers Clermont.

Le transport ferroviaire

Deux compagnies ferroviaires se partagent le transport des marchandises dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. De compétence provinciale, la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay, propriété d'Alcan, dessert les installations de cette dernière. Reliant les Installations portuaires de Port-Alfred aux usines de La Baie, Jonquière, Laterrière et Alma, le chemin de fer Roberval-Saguenay sert principalement au transport des produits nécessaires aux activités de la compagnie Alcan. Il dessert également quelques entreprises, dont les papetières, pour acheminer leurs produits vers les Installations portuaires de Port-Alfred, ou encore vers le Chemin de fer d'intérêt local interne du nord du Québec (CFILINQ), de compétence fédérale. Le CFILINQ est la seconde compagnie ferroviaire qui dessert la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et lui permet d'avoir accès aux marchés provinciaux, nationaux et continentaux via le Canadien National. Le CFILINQ dessert trois centres de transbordement, Jonquière, Hébertville et La Doré ([carte 7 - Transport des marchandises, Tous types de marchandises](#)).

Plus de 9 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 1996, soit trois millions de tonnes par le CFILINQ et six millions de tonnes par la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay. De ce tonnage, 63 p. 100 était destiné aux marchés de la région (tableau 13).

Près de 90 p. 100 des marchandises ayant circulé à l'intérieur de la région étaient constituées de vrac solides, principalement de l'alumine et de la bauxite. Pour ce qui est des marchandises destinées à d'autres régions du Québec ou à l'extérieur de la province, les produits forestiers comptaient pour 57 p. 100.

Tableau 13 - Volume de marchandises transportées par le CFILINQ et la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay par destinations en 1996 (tonnes métriques)

Marchandises	Destinations			Total
	régionale	Interrégionale	continentale	
Produits forestiers ¹	700	431 700	1 535 200	1 967 600
Vracs solides	5 067 000	223 500	2 000	5 292 500
Vracs liquides	320 000	30 000	450 900	800 900
Marchandises diverses	374 000	50 000	715 000	1 139 000
Total	5 761 700	735 200	2 703 100	9 200 000

¹ Incluant les pâtes et papier.

Le transport maritime

Port Saguenay¹⁵ et les Installations portuaires de Port-Alfred ont manutentionné un volume de 4,5 millions de tonnes de marchandises en 1997, dont 90 p. 100 étaient liées à l'importation. Port Saguenay, dont le terminal de Grande-Anse avait une capacité de 400 000 à 500 000 tonnes par an¹⁶, a manutentionné en, 1997, 320 000 tonnes de marchandises (tableau 14). En 1992, avec la fermeture du terminal pétrolier Albert-Maltais, Port Saguenay a perdu près de 40 p. 100 de son tonnage, les produits pétroliers étant dorénavant acheminés par camion. Par la suite, le port a maintenu son tonnage et manutentionne en moyenne 320 000 tonnes de marchandises annuellement. Depuis cette date, les produits forestiers (bois de sciage et pâtes et papier) représentent plus de 55 p. 100 des marchandises manutentionnées. Le reste est composé de vracs solides (du charbon et du sel) et de marchandises générales dans une très faible proportion. À l'exception du sel, tous les produits sont exportés à l'extérieur du Canada ou importés.

15. Appellation commerciale de l'Administration portuaire du Saguenay.

16. La capacité annuelle du terminal de Grande-Anse a été augmentée. Elle est, en l'an 2000, de 600 000 tonnes.

Tableau 14 - Évolution du tonnage de marchandises, Port Saguenay et Installations portuaires de Port-Alfred, de 1988 à 1997 (en milliers de tonnes)

Types de marchandises	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	Port Saguenay									
Produits forestiers	131	178	216	205	172	142	179	180	183	177
Vracs solides	115	102	116	131	106	106	89	153	81	106
Vracs liquides	222	190	186	177	42	26	38	42	29	34
Marchandises générales	19	14	17	---	---	---	2	---	4	3
Total	487	484	535	513	320	274	308	375	297	320
Installations portuaires de Port-Alfred										
Produits forestiers	175	206	68	120	109	93	121	138	114	193
Vracs solides	3 233	3 328	3 451	3 574	3 387	3 573	3 654	3 184	3 453	3 706
Vracs liquides	370	309	382	365	313	310	224	196	203	224
Marchandises générales	70	14	89	74	107	73	56	35	23	63
Total	3 848	3 857	3 990	4 133	3 916	4 049	4 055	3 553	3 793	4 186

Source : Société canadienne des ports.

Les Installations portuaires de Port-Alfred sont constituées de deux quais, propriétés de la compagnie Alcan: le quai Duncan, qui est principalement utilisé pour l'approvisionnement de cette dernière en matières premières, et le quai Powell¹⁷, qui sert à la manutention de vracs liquides et de marchandises générales, notamment

17. En février 2000, Alcan acceptait de confier la gestion des opérations du quai Powell à l'Administration portuaire du Saguenay.

pour la compagnie Abitibi-Consolidated. Au cours des dix dernières années, le port a manutentionné en moyenne près de 4 millions de tonnes de marchandises, dont 78 p. 100 étaient constituées de minerais de métaux (bauxite et alumine) (tableau 14). Le reste était composé, presque à part égale, de vrac liquides et de produits forestiers (pâtes et papier principalement).

Ces infrastructures portuaires ont un impact majeur sur l'économie régionale. Port Saguenay qui, en 1995 générait 150 emplois et des revenus de 9 millions de dollars, est essentiel à la consolidation et au développement des entreprises exportatrices de la région. Les Installations portuaires de Port-Alfred sont également essentielles aux activités de la compagnie Alcan, qui est le principal employeur de la région.

5.3 Les perspectives d'avenir

À la lumière de l'analyse de la situation qui vient d'être faite, l'avenir du transport des marchandises dans la région Saguenay–Lac-Saint-Jean pourrait se dessiner comme suit:

- **Le camionnage** est et restera un mode de transport essentiel pour le transport des produits forestiers, des marchandises diverses, des denrées alimentaires et des produits manufacturés. Dans le cas de ces trois derniers types de marchandises, il n'est sans doute pas possible d'envisager le transport par train, à tout le moins tel qu'il a traditionnellement été utilisé à cause de leur faible volume, des courtes distances à parcourir (inférieures à 1000 kilomètres) et de la nécessité de satisfaire rapidement les clients. Toutefois, deux projets de transport ferroviaire, un centre de transbordement de vrac et un de remorque routière de type Road Railer, sont à l'étude dans la région.

Pour ce qui est des produits forestiers, le camion demeure le seul mode de transport capable de sortir les billes et billots des secteurs de coupe pour les acheminer vers les scieries. De là, les copeaux et sciures et le bois d'œuvre sont envoyés à des entreprises régionales ou expédiés à l'extérieur de la région. L'enquête origine-destination révèle cependant qu'une forte proportion de ces produits transportés par camion le sont à l'intérieur de la région. Une certaine proportion de ceux en provenance ou à destination de l'extérieur de la région pourrait être transportée par chemin de fer. Cette proportion est difficile à évaluer à cause de l'évolution des marchés.

En somme, le camionnage joue un rôle très important sur le plan régional, et de ce fait il demeurera un mode de transport très utilisé. Cette situation devrait se maintenir tant et aussi longtemps que la forêt constituera le secteur d'activité économique le plus important de la région. Quant à l'avenir du camionnage interrégional, il est soumis aux aléas des marchés et de la concurrence que se livrent le camion et le chemin de fer.

- **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. L'avenir du chemin de fer Roberval-Saguenay est pleinement assuré compte tenu des besoins grandissants de la compagnie Alcan, avec la construction d'une nouvelle usine à Alma et d'un projet à Jonquière.

Quant à l'avenir du CFILINQ, il est également assuré en raison des volumes transportés et d'une exploitation désormais plus centrée sur le service à la clientèle. Si la règle générale, veut qu'un CFIL doive véhiculer 37 wagons par kilomètre de voie, le CFILINQ en véhicule déjà 61¹⁸, ce qui est nettement suffisant pour en assurer la rentabilité. De plus, on prévoit un ajout possible de 1000 wagons annuellement en provenance du centre industriel de Larouche et de 2500 autres de la nouvelle usine d'Alcan, à Alma. Toutefois, la subdivision Cran, qui dessert Chibougamau, avec un volume qui oscille entre 9500 et 11 000 wagons par année, est à la limite de la rentabilité.

Le CFILINQ n'est toutefois pas à l'abri de revirements de situation qui pourraient compromettre sa rentabilité, compte tenu des faits suivants :

- la mise en service du train double de type B 62,5 tonnes, qui selon l'étude de Raymond, Chabot, MuniConsult¹⁹, pourrait provoquer un transfert du chemin de fer à la route de l'ordre de 14 p. 100 pour l'ensemble des marchandises concernées;²⁰

18. Ce chiffre est obtenu en divisant 43 000 wagons par 700 kilomètres de voies.

19. RAYMOND, CHABOT, MUNICONSULT. *Étude de l'impact de l'augmentation de charge de 59 000 kg à 62 500 kg du train double de type B sur le Chemin de fer d'intérêt local du nord du Québec, Rapport final*, janvier 1998, 79 p. et annexes.

20. Au début de l'an 2000, ce transfert ne s'est pas encore produit.

- la déréglementation du transport du vrac qui a pris effet le 1^{er} janvier 2000 pourrait nuire au transport ferroviaire, en exerçant une pression à la baisse sur les coûts de transport par camion.
- **Le transport maritime** représente un atout important pour la région, puisqu'il assure le transport de près de 40 p. 100 du volume de marchandises qui entre ou qui sort de la région, soit 4,5 millions de tonnes. Le principal utilisateur de ce mode de transport est la compagnie Alcan, qui manutentionne pour ses activités industrielles 89 p. 100 de ce volume, et qui pour ce faire utilise son propre terminal portuaire.

L'avenir des Installations portuaires de Port-Alfred est assuré, et ce pour plusieurs années à venir, en raison d'une part des investissements qui ont récemment été consentis pour rendre les installations portuaires plus efficaces et compétitives, et d'autre part de la construction d'une nouvelle usine à Alma et de la planification du projet à Jonquière.

Avec son nouveau statut d'Administration portuaire canadienne, Port Saguenay voit son avenir assuré. L'activité portuaire produit un surplus d'exploitation annuel, et le port possède en outre des réserves financières qui lui permettront de réaliser les projets les plus pressants, à court et moyen terme. Parmi ces projets, l'agrandissement du terminal de Grande-Anse serait primordial, compte tenu de sa capacité insuffisante si la demande augmente. À plus long terme, des acteurs régionaux et des organismes publics discutent de la création d'un site industrialo-portuaire, qui nécessiterait des investissements très importants dont le port ne dispose actuellement pas.

Les activités des deux ports sont également influencées par des facteurs qui pourraient avoir un impact sur leur rentabilité, et plus particulièrement sur celle de Port Saguenay. Ces facteurs sont les suivants:

- l'obtention du statut d'Administration portuaire canadienne pour Port Saguenay, qui a pour effet d'exclure de la zone de port public les

installations privées d'Alcan, pourrait avoir pour conséquence de mettre en concurrence les installations d'Alcan avec celles de Grande-Anse;²¹

- le fait que la Garde côtière fasse payer aux utilisateurs une partie des coûts du déglçage, des services d'aide à la navigation et du dragage, ainsi que le retrait du gouvernement fédéral du financement de l'exploitation de l'administration du pilotage.

21. En février 2000, Alcan accepte l'offre de service de l'Administration portuaire du Saguenay pour la gestion des opérations du quai Powell, ce qui a pour effet de modifier cette assertion.

