

ÉTUDE SUR LES RÉALITÉS DE
L'INDUSTRIE DU SCIAGE
SUR LA CÔTE-NORD

PAR

CONSULTANTS JP GRENON inc.

Novembre 2002

Réalités de l'industrie du sciage sur la Côte-Nord

Les éléments ayant à notre opinion le plus grand potentiel pour améliorer la situation compétitive et la viabilité de l'industrie du sciage sur la Côte-Nord ont été tirés des constats que nous avons faits dans cette étude et sont les suivants :

6.1 Amélioration de l'accès à la région et aux marchés

La région de la Côte-Nord est la région du Québec la plus éloignée des grands marchés du bois d'œuvre et aussi la seule région où l'on doit prendre un bateau traversier pour s'y rendre par sa route d'accès principale. Les coûts additionnels absorbés par l'industrie du sciage relativement à l'obligation de prendre un traversier à Tadoussac et à la qualité du réseau routier régional ont été établis à la section 4.5.5. Ces coûts minimum sont évalués à 8 000 000 \$ par année et peuvent aller jusqu'à 13 500 000 \$, ceci en fonction des conditions saisonnières.

Sat 10M\$ à 17M\$ (2015)
am

6.2 Amélioration de la productivité

Les compétences techniques de la main d'œuvre ont été identifiées comme un frein à la productivité et à la qualité, tout comme le recrutement et la rétention de la main d'œuvre. Les entreprises donnent déjà la formation en fonction des crédits admissibles. Afin d'augmenter la productivité des entreprises, une augmentation importante des activités de formation adaptée a été identifiée comme moyen d'amélioration privilégié par les entreprises.

Nous avons identifié à la section 4.1.3 que le potentiel d'amélioration minimal de la productivité et de la rentabilité des entreprises rattaché à l'amélioration des compétences de la main d'œuvre est entre 1 % et 3 %, ce qui représente des gains potentiels de 3 600 000 \$ à 10 800 000 \$ par année.

6.3 Optimisation de l'accès aux ressources forestières

Les coûts de développement de l'accès aux ressources étant très élevés, les entreprises ont ralenti le développement du réseau afin de pouvoir réaliser un minimum d'investissements dans leurs usines de sciage. Dans le contexte de l'approche multi ressources actuelle, il n'appartient pas seulement à l'industrie forestière de développer l'accès à la forêt.

construction d'un pont qui impliquerait le contournement de Tadoussac. Pour le tourisme, la traverse en bateau constitue un attrait et, selon Mme Fougère, les délais d'attente en période de pointe auraient un impact positif sur les nuitées.

Mme Nathalie Ouellet, du Conseil régional de développement de la Côte-Nord (CDRCN), précise qu'un des objectifs de l'ATRM est de favoriser le déplacement du tourisme de la Haute-Côte-Nord vers la Manicouagan. La présence d'un pont pourrait faciliter ce déplacement. Monsieur Larin demande si l'ATRM a de nouvelles données sur l'achalandage touristique. Mme Fougère le réfère à Monsieur Stéphane Boudreau, directeur du marketing à l'ATRM. Monsieur Bruno Therrien, de la municipalité de Tadoussac, précise que l'achalandage touristique à Tadoussac est de quelque 300 000 personnes. Baie-Comeau aurait, selon Monsieur Therrien, enregistré une augmentation annuelle de 30 % à chacune des trois dernières années. Les participants se questionnent sur la provenance de cette statistique. M. Pierre Breton ajoute que, selon lui, les bouchons d'achalandage du côté de Baie-Sainte-Catherine peuvent freiner la progression du tourisme sur la Côte-Nord. Sans même traverser la rivière Saguenay, les touristes ont l'opportunité de faire une excursion d'observation des mammifères marins et par la suite de retourner en direction ouest vers une autre région, sans jamais mettre les pieds sur la Côte-Nord.

Mme Sonia Malenfant, d'Uniforêt, mentionne que, pour le transport du bois, la principale problématique est l'attente générée par le service du traversier. Elle précise qu'un grand pourcentage de la production d'Uniforêt est acheminé par rail, en partance de Clermont et doit donc passer par Tadoussac. Elle souligne qu'avec la livraison juste à temps, la scierie ne jouit pas d'une grande flexibilité, surtout que l'entreprise n'entrepose pas à Clermont. Le temps alloué pour un voyage de Port-Cartier à Clermont est de sept heures. Les camionneurs d'Uniforêt sont rémunérés au voyage, ce qui évite un coût supplémentaire advenant une longue attente à la traverse. Cependant, si la livraison est trop retardée, le train n'attendra pas. Madame Malenfant précise que les retards se produisent surtout l'été, lors des fortes périodes d'achalandage touristique.

M. Yvan Bouchard, de Transport Baie-Comeau, mentionne que cette entreprise s'inquiète du fait que les périodes d'attente sont imprévisibles et incontrôlables. La glace, le vent et le tourisme sont les principales causes d'attente. D'autres facteurs tels que les accidents routiers engendrent également des retards de livraison. Il mentionne que pour diminuer l'impact, des infrastructures, par exemple un restaurant sur le quai, devraient être mises en place pour jumeler l'attente à la période de repos des conducteurs. Pour la plupart des conducteurs, le délai d'attente n'est pas comptabilisé en heures de repos, à moins d'avoir une remorque avec couchette. De plus, des voies parallèles devraient être aménagées pour emmagasiner le trafic près du quai et ainsi éviter les longues files. Il ajoute que l'entreprise ne facture pas les clients pour les longs délais d'attente. Les conducteurs seront cependant dédommages au-delà d'un certain délai, ce qui occasionne un coût supplémentaire pour Transport Baie-Comeau. Yvan Bouchard mentionne qu'en présence d'une attente de plus de 40 minutes, certains conducteurs vont préférer contourner par Chicoutimi, malgré la plus longue distance (125 km). En période estivale, les conducteurs vont essayer d'obtenir de l'information par radio émetteur, pour être en mesure de prendre la décision de contourner par Chicoutimi. Il



Le 18 mai 2016

Monsieur Jacques Daoust
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec

et

Monsieur Pierre Arcand
Ministre de l'Énergie et des Ressources Naturelles du Québec
Ministre responsable de la région de la Côte-Nord et du Plan Nord

Objet : Système de traversiers reliant les régions de la Côte-Nord et de Charlevoix

Messieurs les Ministres,

La présente vise à vous sensibiliser relativement aux impacts négatifs engendrés par la présence d'un système de traversiers pour relier les régions de la Côte-Nord et de Charlevoix.

Mentionnons tout d'abord que la vitalité de notre région est grandement tributaire d'un environnement socio-économique favorable. À cet égard, ce système de traversiers qui relie notre région à celle de Charlevoix représente une barrière à la compétitivité et par le fait même, un handicap fondamental pour notre économie régionale.

Selon nos analyses, la valeur de chaque voyage de produits finis qui quitte la Côte-Nord est amputé d'environ 100\$, alors que le coût de chaque voyage de denrées alimentaires, de pièces, d'équipements, de fournitures, de carburants et de lubrifiants qui transite par ce même système de traversiers pour rejoindre la Côte-Nord est augmenté d'autant.

À titre d'information, pour les entreprises manufacturières apparentées à notre groupe uniquement (Boisaco, Sacopan, Ripco, Bersaco et Granulco), le nombre de voyages affectés par les impacts négatifs mentionnés précédemment est évalué à 14 000 voyages/année, ce qui représente un manque à gagner de l'ordre de 1 400 000 \$/année, uniquement pour nos seules entreprises. Si l'on additionnait à cela les impacts

négatifs subis par toutes les autres entreprises présentes sur la Côte-Nord, il va sans dire que ce manque à gagner serait de beaucoup supérieur. Ce système de traversiers représente ainsi une source majeure et drastique de non-compétitivité pour notre région!

Considérant l'ampleur de ces manques à gagner et surtout le fait que la présence d'un pont permettrait de faire en sorte que ces sommes puissent être réinvesties dans notre économie régionale, l'urgence de régler cette problématique une fois pour toute devient très évidente !

Comme on l'a dit souvent, notre région n'a pas besoin de traitement de faveur... Tout ce qu'elle a besoin, c'est de pouvoir compter sur un environnement favorable et compétitif. À cet égard, il ne fait nul doute que la présence d'un pont pour relier notre région à celle de Charlevoix permettrait d'améliorer la compétitivité des entreprises de notre région en faisant disparaître cet handicap majeur que nous subissons depuis déjà trop longtemps !

En vous assurant de notre pleine et entière collaboration pour répondre à toute interrogation de votre part à ce sujet et pour collaborer avec vous à l'avancement de cet important dossier, je vous prie d'accepter, Messieurs les Ministres, mes plus sincères salutations !



Steeve St-Gelais
Président