



VILLE DE
MATAGAMI



Consultation provinciale sur le transport ferroviaire

Mémoire de la Ville de Matagami

Présenté au

Ministère des Transports du Québec

Septembre 2019

Introduction

La ville de Matagami est située dans la région administrative du Nord-du-Québec, dans la portion de territoire désignée comme étant l'Eeyou Istchee Baie-James. Également située sur le territoire du Plan Nord, la Ville de Matagami se fait un devoir de participer activement au développement économique de sa région et a une approche proactive en développant ses propres outils afin d'assurer à long terme la vitalité économique de son milieu.

Ville devant son origine à l'industrie minière, la foresterie y occupe également une place importante en termes de création d'emplois, tout comme le secteur des services publics.

Localisée au point de jonction de la route de la Baie-James et de l'extrémité nord-ouest du réseau ferroviaire du Québec, la Ville de Matagami opère une cour de transbordement qui occupe une place sans cesse grandissante dans les stratégies de transport des grands donneurs d'ordres de la région. Notre intervention dans le cadre de la présente consultation se fait donc à titre de municipalité et d'opérateur d'un centre de transbordement.

Le cadre d'intervention en transport ferroviaire que le ministère a produit pour la présente consultation offre un portrait détaillé de la situation au Québec en plus de faire les rappels historiques qui s'imposent. Afin d'éviter les redoublements et la répétition, nous irons directement dans le vif du sujet en vous présentant nos observations sur trois des quatre grands enjeux proposés, la pérennité des infrastructures ferroviaires, l'utilisation optimale du transport ferroviaire et l'empreinte environnementale. Nous ne produisons aucun commentaire sur le thème numéro deux qui vise la sécurité et la sûreté du transport ferroviaire, jugeant que nous n'avons ni l'expérience ni l'expertise pour aborder ce sujet. En raison du fait que les thèmes abordés sont à notre avis tous intimement liés, nous les aborderons tous de front et en simultané.

En guise de conclusion, nous résumerons brièvement notre position en plus de rappeler et formuler nos demandes précises.

INSERTION D'UNE CARTE DE LOCALISATION

La pérennité du réseau ferroviaire

La Ville de Matagami est directement concernée par la pérennité des infrastructures ferroviaires puisque le principal employeur de notre communauté, Mine Matagami, une compagnie Glencore, expédie sa production par voie ferrée. La disparition de la voie ferrée signifierait pour Matagami la disparition de l'industrie minière, c'est vous dire l'importance.

Le tronçon ferroviaire reliant Matagami au reste du réseau national appartient au CN et fait partie du chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec, le CFILINQ. La portion qui relie Matagami vers l'axe principal quittant l'Abitibi-Témiscamingue passe par Lebel-sur-Quévillon, c'est ce que nous appellerons, pour fins de compréhension, le tronçon Matagami. Ledit tronçon figure au plan triennal du CN comme étant en cessation, ce qui signifie qu'en tout temps, le tronçon peut être fermé. La loi fédérale impose un préavis de deux ans pour classer comme tel un tronçon, cet avis a été donné le 19 avril 2010. Il nous apparaît déraisonnable

qu'une fois l'avis donné, il n'y ait pas de terme et qu'il puisse être en vigueur de façon indéterminée. Il nous semble qu'après deux ans avec le statut de cessation ou tout autre terme déterminé, la loi fédérale devrait obliger le propriétaire du rail à recommencer ladite procédure. Nous faisons donc appel au gouvernement du Québec pour qu'il fasse des pressions auprès de leurs homologues fédéraux afin que des modifications soient apportées.

La qualité du tronçon

D'un point de vue général, il est difficile de se prononcer sur l'état ou la qualité des infrastructures ferroviaires menant à Matagami, aucune information officielle n'est disponible à ce sujet. D'un côté, nous avons l'assurance que le propriétaire du rail respecte la totalité de la réglementation applicable et que le tronçon est sécuritaire. De l'autre côté, il est évident que l'état du rail vers Matagami est inférieur à celui du réseau national, les poids autorisés des wagons étant inférieur et la vitesse des trains étant réduite, nul besoin d'une vaste étude d'ingénierie pour comprendre que le tronçon nécessite des investissements, sans pour autant compromettre la sécurité et le respect de la réglementation, nous tenons à le souligner.

Vitesse et charges réduites signifient coûts unitaires plus élevés. Les locomotives utilisées pour desservir Matagami sont affectées à ce trajet plus longtemps que sur des distances similaires en plus de transporter moins de charges. Loin de nous l'idée de blâmer le CN. L'industrie minière a réduit considérablement ses volumes d'expédition et l'industrie du bois d'œuvre s'est pratiquement retirée du transport ferroviaire en comparaison avec les volumes d'antan. La baisse du volume forestier s'explique du fait que le bois d'œuvre auparavant entièrement transformé à Matagami l'est maintenant à Val-d'Or. La production de Matagami est donc presque entièrement expédiée par camion, provoquant une diminution du volume historique de la voie ferrée d'environ 50 %. Ajoutez à ces deux éléments, la fermeture de la scierie et de l'usine de pâtes de Lebel-sur-Quévillon il y a une dizaine d'années. Dans ce contexte, nous nous estimons chanceux d'une certaine façon que Matagami soit toujours desservi.

Le complexe hydroélectrique La Grande

Dans le cadre de l'aménagement du complexe hydroélectrique La Grande, la Société d'énergie de la Baie-James a aménagé à Matagami une cour de transbordement par laquelle transitait la grande majorité des produits nécessaires à la réalisation des travaux. Le choix d'aménager ce centre de transbordement a fait suite à l'analyse par la société d'État qui a conclu qu'il était préférable de relier Matagami à la rivière La Grande par route plutôt que par train. La décision s'expliquait du fait que l'aménagement du réseau routier était moins onéreux en plus d'être beaucoup plus flexible en termes d'usages et de modifications éventuelles. De plus, on prévoyait déjà qu'à la fin des travaux, les volumes seraient pratiquement éliminés et que le maintien en place d'une voie ferrée n'était pas viable à long terme. Le réseau routier a donc été construit de façon à pouvoir transporter des charges hors normes afin d'acheminer les pièces stratégiques comme des transformateurs, des roues d'eau et des arbres de turbines, c'est ce qui explique la capacité exceptionnelle de la route de la Baie-James. Il faut savoir qu'à ce jour, toutes ces pièces de dimensions et de poids excessifs commencent à atteindre leur durée de vie utile et que la seule façon d'acheminer les pièces de remplacement demeure le train jusqu'à Matagami et la route de la Baie-James par la suite. C'est environ 50 % de la capacité hydroélectrique du Québec qui dépend du maintien du tronçon ferroviaire vers Matagami.

La logistique nordique

Développer le Nord ne peut se faire que si les infrastructures sont disponibles et accessibles. Le modèle de développement des années 1960 et 1970 est révolu. Il n'y aura plus, dans un avenir prévisible, de création de nouvelles villes minières ou de communauté qui seront construites de toutes pièces. Le modèle actuel est le transport par avion des travailleurs du sud vers les sites du nord. Ce modèle déplaît et est néfaste pour les communautés dites périphériques, mais comme il profite au Québec dans son ensemble, la probabilité qu'il change est assez limitée. Les ressources extraites du territoire pour leur part, ne peuvent économiquement être transportées par avion, exception faite de lingots d'or ou de quelques rares matériaux. Les matières premières sont donc expédiées par la route jusqu'aux rails et les matériaux nécessaires à la construction et l'opération des sites d'extraction font le chemin inverse. Tous ces mouvements nécessitent une logistique qui a des impacts très importants sur les chances de succès des projets.

Une véritable stratégie d'approvisionnement nordique et de transport devrait être mise de l'avant par nos autorités afin de maximiser les retombées économiques locales et régionales, optimiser l'utilisation des infrastructures existantes, réduire les coûts de transport et réduire les impacts environnementaux liés au transport. Laisser les grandes entreprises définir leur stratégie d'approvisionnement en silo à partir de la Suisse ou du Mexique ne peut procurer des avantages tangibles pour les communautés locales.

Comme nous l'avons dit précédemment, nous savons qu'il n'y aura pas de mouvement massif de population vers le nord donc, si nous ne pouvons même pas tirer profit des grands projets en générant de l'activité économique sur nos territoires, à quoi bon laisser les multinationales venir épuiser les ressources?

Tout ce que nous venons de mentionner peut sembler un grand discours vertueux. Voici un exemple bien concret de ce que pourrait vouloir dire une stratégie d'approvisionnement nordique.

À la cour de transbordement de Matagami, nous avons le privilège de pouvoir travailler avec Newmont Goldcorp et Lafarge. Nous recevons par train tout le ciment nécessaire au remblai minier de la mine Éléonore. Ce ciment arrive en majorité de Montréal, est transbordé à Matagami et acheminé par camion. Cette opération crée environ dix emplois à Matagami, ce qui est important pour nous. La mine Éléonore est située à environ 500 kilomètres au nord de Matagami.

Depuis la cour de transbordement de Matagami, nous desservons également l'industrie minière en Abitibi-Témiscamingue, le train arrive à Matagami et une fois transbordé, le ciment repart en direction sud. C'est contre-intuitif, nous en convenons. La situation s'explique par plusieurs facteurs, en voici quelques-uns.

Matagami est dans la même zone de dégel au niveau du transport routier que l'Abitibi-Témiscamingue. Les camions sont donc toujours à capacité optimale. Quand le ciment part de Montréal, il faut composer avec deux autres zones de dégel, ce qui fait qu'environ un mois et demi par année, les camions doivent opérer en sous-capacité.

Avec la pénurie de main-d'œuvre actuelle dans le domaine du transport, pénurie qui ne fera que s'accroître, la disponibilité des chauffeurs est devenue un enjeu majeur. Des camions sont stationnés faute de conducteur. En livrant le ciment depuis Matagami, un même camion peut

faire deux livraisons par jour au lieu d'une depuis Montréal. La distance entre Matagami et les mines de l'Abitibi est d'environ 250 kilomètres au sud.

Aussi étrange que cela puisse paraître, la mine située à Matagami, à moins de dix kilomètres de nos installations, n'utilise pas nos services ni même nos transporteurs. Voyez l'absurdité, des camions de ciment vides viennent faire le plein à Matagami pour retourner vers le sud et des camions de ciment pleins viennent livrer à Matagami pour retourner vides! Cette situation est la même pour plusieurs autres produits. Sans l'imposition d'une stratégie globale d'approvisionnement, il en demeurera ainsi. Des camions vides sillonneront nos routes pendant que nous cherchons à réduire la consommation d'essence au kilomètre ou à remplacer les carburants fossiles. Des solutions simples et gratuites sont à notre portée, il suffit de bien vouloir les mettre en place.

Le lien de tout ça avec le transport ferroviaire? Il est bien simple, si les autorités gouvernementales exigent des grands donneurs d'ordres au moment d'émettre les permis d'exploitation qu'ils adoptent une stratégie d'approvisionnement qui réduit les impacts environnementaux et qui maximise les retombées locales, le transport ferroviaire obtiendra les volumes nécessaires partout pour réinvestir dans l'amélioration du réseau et des services.

Une vision intégrée de la logistique nordique

Utiliser le transport par train est plus compliqué qu'il n'y paraît. La présence d'un rail dans sa communauté est une condition essentielle, mais les infrastructures connexes pour l'utiliser sont souvent inexistantes. On parle ici, entre autres, de centres de transbordement. Ces centres coûtent très cher à construire et à opérer sans pour autant avoir de marges bénéficiaires spectaculaires. Pour en rendre la construction et l'exploitation viable, il faut constituer des volumes importants de marchandises à manipuler. Sans une vision globale intégrée du transport, en créant et consolidant des pôles régionaux spécialisés, toute l'infrastructure servant à alimenter le réseau ferroviaire sera déficiente.

Pour le Nord-du-Québec, du moins la portion jamésienne du territoire, illustrons notre propos encore une fois par un exemple bien concret.

Il est de notoriété que trois importants projets de lithium sont en développement dans notre région et ils en sont tous à des stades d'avancement différents. On parle des projets Rose, James Bay Lithium et Whabouchi. En consolidant le transport de ces trois projets au même endroit, à savoir Matagami, on assurerait la rentabilité du tronçon Matagami. On sécuriserait le tronçon pour un autre projet majeur très avancé, Nordik Kraft à Lebel-sur-Quévillon et on assurerait également l'acheminement des pièces stratégiques pour le complexe hydroélectrique La Grande. Tout ça sans l'injection d'un dollar de fonds publics, simplement en créant le volume d'affaires nécessaire à la rentabilité du tronçon.

En même temps, pour le secteur est de notre région, un projet comme celui de Métaux BlackRock créera à lui seul un volume équivalent à celui des trois projets de lithium précédemment mentionnés.

En déployant cette vision intégrée de la logistique nordique, le gouvernement du Québec, à l'aide des leviers qui lui sont disponibles, peut assurer à long terme la viabilité du réseau ferroviaire de notre région sans réinjecter la moindre somme.

Identification d'un réseau stratégique national

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, beaucoup peut être fait pour le développement et le maintien du transport ferroviaire sans déboursier d'argent. Tout ne peut cependant se faire gratuitement. En raison des différences de juridiction, il n'est pas évident pour un gouvernement provincial d'injecter des sommes dans des infrastructures de juridiction fédérale. Ces concepts, bien que clairs au niveau légal, traduisent mal la réalité terrain. La localisation d'un gisement minier, d'une usine de transformation ou d'un port de mer adapté au type de transport requis n'a pas nécessairement de lien avec la législation en vigueur.

Nous proposons que soit identifié clairement un réseau ferroviaire stratégique national, comme sur le modèle des routes. Les tronçons en faisant partie auraient accès à des modes de financement souples et diversifiés permettant d'assurer leur maintien à long terme.

Nous avons parlé dans la section sur la vision intégrée de la possibilité de mettre à niveau et rentabiliser le réseau de notre région sans fonds publics, mais il ne faut pas perdre de vue qu'en ce moment, il ne s'agit que d'une fenêtre d'opportunité. Qui sait ce que l'avenir nous réserve pour l'utilisation du lithium et du vanadium? Peut-être que dans cinq ans cette fenêtre sera refermée, mais le réseau ferroviaire de notre région demeurera tout aussi essentiel.

À ce réseau national doivent être créées des portes d'entrée officielles qui permettent d'utiliser le rail pour l'approvisionnement et l'expédition de marchandises. L'identification de ces portes d'entrée doit se faire de façon stratégique pour le Québec, pour le développement économique des régions et surtout dans une perspective d'occupation du territoire.

Des décisions devront être prises, car tout comme pour une stratégie maritime, il ne peut y avoir un port de mer dans chaque communauté. Pour le ferroviaire, il est clair que les extrémités de réseau doivent être priorisées.

Il faudrait aussi supporter les producteurs voulant acheminer des produits en milieu nordique pour se connecter au réseau national et à avoir une connexion ferroviaire. Pour mieux comprendre cet élément, utilisons un autre exemple concret.

Au sud du fleuve Saint-Laurent sont situés différents fournisseurs de produits miniers. La plupart n'ont pas un accès rail directement à leur usine même si la voie ferrée passe à quelques kilomètres d'eux. Pour expédier dans le nord, il faut donc charger sur un camion les produits, faire quelques kilomètres et transborder vers le train. Cette étape tue complètement la rentabilité du reste de la chaîne, elle coûte souvent autant que 30 % de tous les coûts jusqu'à l'utilisateur final. Il s'agit d'un autre exemple pour illustrer que le transport ferroviaire, ce n'est pas que le rail c'est aussi beaucoup, les points d'accès au réseau.

Un regard vers demain

À moyen terme, le développement et surtout le maintien du transport ferroviaire représentent des enjeux majeurs pour tout le développement nordique. La création de pôles intermodaux permettant de faire la jonction entre le sud et le nord est l'une des conditions essentielles à remplir pour assurer la prospérité de notre région.

Il est de notoriété que les coûts de transport par train sont, et de loin, les plus économiques sur le continent. À l'inverse, les coûts les plus élevés sont les coûts aériens en plus d'être les plus polluants. Comment donc pouvons-nous collectivement continuer d'accepter que des marchandises quittent le sud de la province, du pays, en avion pour être acheminées dans le Grand Nord en dehors du réseau routier?

Un système ferroviaire efficace permettrait de monter le plus au nord possible les marchandises, d'utiliser par la suite le réseau routier pour poursuivre la progression et d'utiliser en fin de parcours le transport aérien pour la portion où il n'existe pas d'autres choix.

Les économies engendrées par l'instauration d'une telle logistique dépassent très largement les coûts associés à une telle mise en place comme la construction d'entrepôts modernes et les améliorations aéroportuaires requises. Pour y arriver, nous avons absolument besoin d'un système de transport de marchandises par train optimal. Il faut cesser de voir le Moyen Nord comme une simple source d'approvisionnement, il faut le voir comme une rampe de lancement si l'on veut y assurer notre présence à moyen terme. À tous ces avantages s'ajoute une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre, est-ce utile de le mentionner?

Spécifiquement pour Matagami, nous travaillons avec de nombreux partenaires pour mettre en place un service de transport automatisé sur la route de la Baie-James afin de réduire les coûts et augmenter l'efficacité du transport dans la région. Il est difficile de concevoir en 2019 qu'encore aujourd'hui, autant de camions, de wagons et d'avions se déplacent vides. « C'est trop cher d'habiter le Nord » continuons-nous d'entendre alors qu'une grande partie de la solution est sous nos yeux, d'une certaine façon, les lacunes de l'infrastructure de transport au sens large étouffent les communautés et plus elles sont au nord, plus c'est vrai.

Le développement de l'intermodalité permettrait d'approvisionner à coûts raisonnables et dans des délais acceptables les communautés locales en toutes sortes de produits, du gaz naturel liquéfié aux produits alimentaires en passant par tous les consommables des industriels.

Conclusion

L'extension du réseau national de chemin de fer vers Matagami et Chibougamau a donné naissance à la région. Sans cette infrastructure essentielle, les grandes industries n'auraient pu venir y exploiter de façon rentable les précieuses ressources qu'elle renferme. Ce même chemin de fer a rendu possible l'aménagement du complexe hydroélectrique La Grande qui a permis à tout le Québec d'entrer dans la modernité et, quoi qu'on puisse parfois en dire, en faire un des endroits sur la terre qui offre la meilleure qualité de vie pour l'ensemble de sa population.

Notre réseau régional, faute de volume, a été amputé de sa portion reliant Lebel-sur-Quévillon et Chapais, il n'en demeure que les deux extrémités reliant le Nord-du-Québec à l'Abitibi-Témiscamingue et au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ces deux extrémités sont en quelque sorte des pipelines pour expédier nos richesses vers le sud alors que dans l'ensemble, exception faite, très peu de transformation se fait chez nous.

Ce qu'il reste de notre réseau peut être sauvé et même amélioré si collectivement nous nous dotons d'une vision intégrée et stratégique en rapport avec le transport, entre autres, ferroviaire. Ne perdons pas de vue que nous avons une fenêtre d'opportunité à saisir, qu'il ne s'agit que

d'une fenêtre et qu'elle peut se refermer rapidement, d'où l'importance d'établir un réseau national stratégique et d'en assurer le maintien à long terme. On peut investir des millions pour des études, rêver d'injecter des milliards pour créer de nouvelles voies de circulation, la priorité devrait être le maintien et le développement du réseau actuel.

Les opportunités de développement économique et de création de richesse pour les communautés locales sont immenses, suffit de leur laisser les moyens et les infrastructures pour qu'elles puissent prendre en main leurs destinées, du moins c'est notre approche, ne pouvant parler au nom de tous.

Les efforts requis sont politiques et, dans une bien moindre mesure, financiers. Voici donc pour terminer, de façons succinctes, nos demandes :

1. Que le gouvernement du Québec fasse pression sur le gouvernement du Canada pour que soit modifié le processus d'abandon d'un tronçon ferroviaire de façon à ce que le statut de « cessation » ait une durée dans le temps;
2. Que soit mise en place, minimalement sur le territoire d'application du Plan Nord, une stratégie intégrée d'approvisionnement nordique visant à maximiser l'utilisation des moyens de transport les moins polluants et à maximiser les retombées économiques locales;
3. Que soit créé un réseau ferroviaire stratégique national afin d'en assurer la pérennité à long terme et répondre aux impératifs économiques supérieurs des Québécois;
4. Que le réseau ferroviaire de la Jamésie, officiellement le chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec, le CFILINQ, fasse partie d'un réseau ferroviaire stratégique national, bien que ce dernier soit de compétence fédérale.