



VILLE DE  
**CHAPAIS**

# Mémoire sur le transport ferroviaire

---

PRÉSENTÉ AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Ville de Chapais

15 OCTOBRE 2019 | 145 BOULEVARD SPRINGER, CHAPAIS (QC) G0W 1H0

## Introduction

À l'été 2019, le gouvernement du Québec a adopté la Politique de mobilité durable (PMD-2030). Constatant les opportunités liées au transport ferroviaire, le ministère des Transports (MTQ) tiendra le Sommet sur le transport ferroviaire le 9 décembre 2019 et a invité les acteurs régionaux à se prononcer sur le sujet au préalable.

Le présent mémoire, déposé par la Ville de Chapais, aidera le MTQ à dresser un portrait complet de la situation et permettra d'adopter des mesures favorisant la mobilité durable au Québec. Le mémoire fera la mise en contexte et l'état de la situation actuelle du transport ferroviaire à Chapais, énoncera les opportunités et déclinera les enjeux qui sont liés à ce mode de transport.

## Mise en contexte et état de situation de Chapais

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, dès 1920, a tenté de créer un point de ralliement avec le Nord-du-Québec. Le projet est finalement abandonné en 1943 à cause de la faillite de l'entreprise s'en occupant. Quelques années plus tard en 1949, c'est au tour de l'Abitibi de constater les retombées économiques importantes que pourrait leur apporter la région si un chemin de fer les reliait. Ces deux dernières régions tentèrent d'arriver les premières sur le territoire vu l'immense potentiel qui en était dégagé tant au niveau minéral que forestier. C'est finalement l'Abitibi qui a l'avantage, de par la fonderie Horne à Noranda qui est déjà en fonction à ce moment et l'inauguration du chemin de fer Chapais-Franquet qui permet le transport de passagers et du minerai. Deux ans plus tard, en 1959, le secteur est finalement relié au Saguenay-Lac-Saint-Jean par Saint-Félicien (Girard, 2012) (Figure 1). Ces deux derniers rails étaient exploités par le *Canadian National Railway* (CN).

En 1955, on assiste à la naissance de la ville de Chapais en vertu de la Loi sur les mines.

Dès la fin des années 1980, avec le déclin de l'activité minière, notamment avec la fermeture de la mine Opémiska en 1991, et la baisse de revenus qui en découle, le CN investit de moins en moins dans les infrastructures. Peu à peu, les wagons et les rails se dégradent, la circulation se fait à vitesse réduite et les entreprises préfèrent acheminer leurs produits par la route (Girard, 2012). Puis, après une décision de l'Office des transports du Canada, en juillet 1993, d'abandonner l'exploitation du tronçon Franquet-Chapais (OTC, 1993), le CN procède au démantèlement du tronçon en 1994. Dès 1986, la Ville de Chapais s'était positionnée, par résolutions, en faveur du maintien de la voie ferrée reliant Franquet et Chapais et elle envoie une motion de blâme, en 1993, au CN en mentionnant une campagne de démarketing visant la réduction du trafic ferroviaire (Annexe 1). Deux ans plus tard, en 1995, le chemin de fer d'intérêt local interne du Nord-du-Québec (CFILINQ) est créé afin d'exploiter le tronçon Faribault-Triquet (Girard, 2012).

En 2013, avec la situation socio-économique en évolution, la ville de Chapais adopte son Plan stratégique 2013-2023 (PS). Quelques années plus tard, le Plan de diversification économique 2017-2020 (PDE) (Annexe 2), qui s'inscrit en continuité avec le PS avec ses objectifs d'accroissement démographique et d'essor économique, est adopté. Élaboré par la ville de Chapais et appuyé par le Société du Plan Nord (SPN), ce plan découle d'une démarche concertée avec plusieurs acteurs œuvrant au développement économique. Plusieurs chantiers économiques sont visés dans le PDE, notamment visant l'émergence de projets porteurs utilisant les rejets thermiques de l'usine de cogénération (Chapais Énergie) et plusieurs projets découlant de l'utilisation des ressources minérales et forestières.

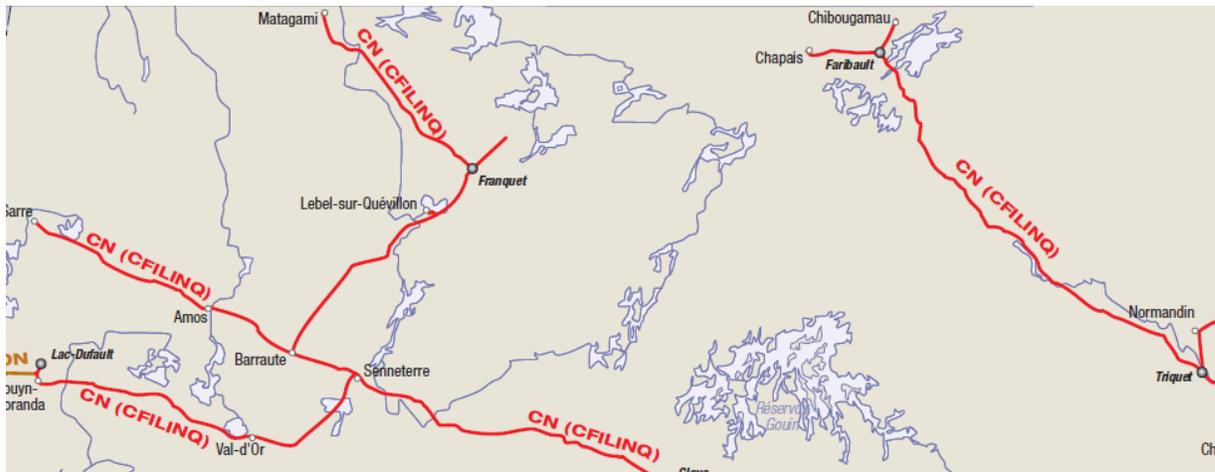


Figure 1 : Réseau ferroviaire québécois à proximité de Chapais, 2018 (MTQ, 2018).

## Opportunités liées au transport ferroviaire

### *Rétablissement du tronçon Franquet-Chapais*

Aujourd'hui, malgré le démantèlement du tronçon Franquet-Chapais il y a près de 25 ans, les assises des rails entre l'entreprise Barrette-Chapais et le parc industriel de Chapais sont toujours présentes et pourraient être remises en fonction moyennant certains investissements. La réparation du tronçon Franquet-Chapais permettrait de faire transiger et de recevoir du matériel et des ressources naturelles de l'Abitibi et des autres régions du Canada. La remise aux normes permettrait le développement d'opportunités économiques importantes, soutenues par les projets qui découlent du PS et du PDE, notamment le développement minier et des projets de notre parc industriel. La remise en fonction permettrait également de mieux rentabiliser les rails, par l'augmentation des volumes arrivant du Nord-du-Québec.

### *Cours de transbordement de Barrette-Chapais*

La présence d'une cour de transbordement chez Barrette-Chapais, située à la limite de la municipalité, est un avantage comparatif important pour la ville. Elle est fonctionnelle et

demanderait certains investissements advenant le cas où elle serait utilisée davantage, notamment pour le transbordement de concentré minier.

Notons également qu'Hydro-Québec tire avantage des rails en transbordant, une à deux fois par année, des transformateurs destinés aux postes Abitibi et Chibougamau (Dion, 2019).

### *Développement industriel, minier et économique imminent*

Plusieurs projets, découlant de la mise en place du PDE, sont en effervescence. Notamment les projets du premier chantier visant la réutilisation des rejets thermiques de l'usine de cogénération. Notons l'usine BoréA, produisant des huiles essentielles d'essences boréales, et le projet d'usine d'extractibles agroforestiers qui produira des ingrédients à haute valeur ajoutée.

Les projets de notre troisième chantier, visant l'exploitation des ressources minérales, pourraient également permettre d'augmenter les volumes étant transportés par train. Notons les projets d'exploration à proximité de Chapais: la réouverture possible des mines Springer et Perry, la mise en exploitation du gisement Scott (ressources Yorbeau) et l'exploitation des gisements autour de Monster Lake (Figure 2). La région étant toujours en développement et de nombreux gisements étant en cours d'exploration, il nous est pour le moment impossible d'estimer les volumes qui pourraient en sortir sans entrer dans la spéculation.

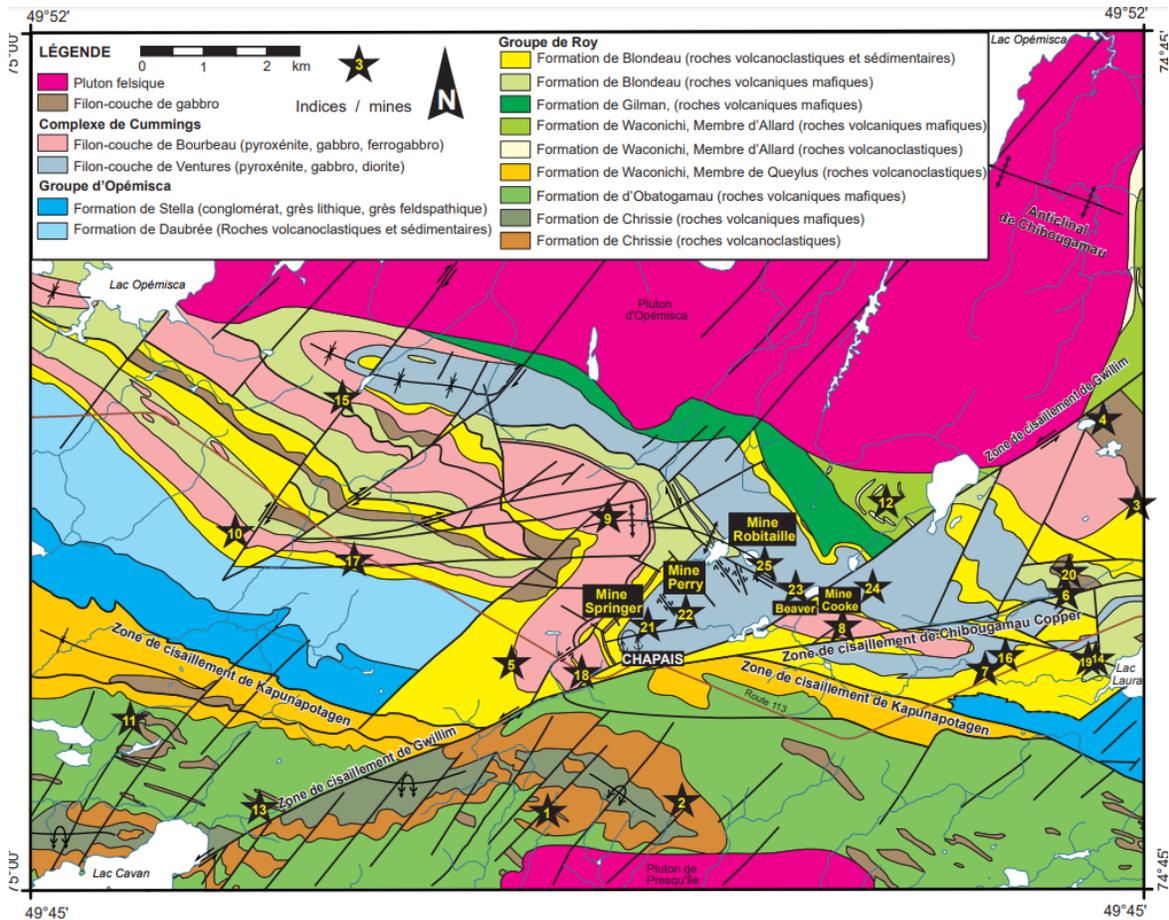


Figure 2 : Localisation des indices de minéralisation du secteur 32G15-200-0101, 2011 (MERN, 2011).

### Projet QC rail

Le projet Qc Rail constitue également une opportunité intéressante pour les débouchés que peut apporter le port en eaux profondes de Baie-Comeau accessible douze mois par année. Le lien permettrait entre autres de lier les provinces de l'Ouest au Québec et de transporter de la marchandise en vrac. Il diminuerait de six jours le temps de transport entre Winnipeg et Hambourg, comparativement à un transport transigeant par Montréal (Paradis, 2018). Il désengorgerait les voies ferroviaires plus au sud et accroîtrait le développement économique des régions. En rétablissant le lien Franquet-Chapais, le transport est diminué d'une journée, comparativement au passage par Hervey-Jonction en plus de réduire notre empreinte carbone et l'émission de gaz à effet de serre (GES).

## Enjeux et mesures d'atténuation

### *Pérennité des infrastructures*

Le tronçon utilisé actuellement Faribault-Chapais n'est pas en bon état. Le train n'est pas en mesure de voyager à des vitesses optimales. Il en est de même pour le tronçon Faribault-Triquet menant au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Plusieurs utilisateurs potentiels se tournent vers le transport par la route, plus rapide et moins coûteux en matière de temps. Afin de pouvoir assurer une utilisation optimale des différents tronçons, des améliorations doivent être apportées.

### *Sécurité et sûreté du transport ferroviaire*

La sécurité passe d'abord par l'état des rails et il est difficile d'obtenir ces données vu que le réseau est privé. Bien qu'il ne passe pas à proximité de la ville, les rails et les wagons qui sont présentement utilisés sont désuets.

Avec le développement possible de Qc Rail, une augmentation importante du nombre de wagons qui y circulerait est prévue. Il faudra assurer la sécurité et évaluer la possibilité de contourner les passages à niveau existants.

### *Utilisation optimale du transport ferroviaire des personnes et des marchandises;*

Le développement du projet Qc Rail permettra un désengorgement des voies ferrées du sud et augmentera, par le fait même, l'optimisation du réseau et la diminution des GES émis par les trains en attente dans la région de Montréal. Il y a également la possibilité de diminuer le dégagement de GES par l'utilisation de la voie ferrée, plutôt que le transport par camion. À cet effet, le tronçon Franquet-Chapais devra être reconstruit afin de pouvoir obtenir les retombées de son utilisation.

## *Empreinte environnementale et cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des infrastructures de transport ferroviaire*

Il arrive que les compagnies forestières, qui souhaitent transporter leurs produits et coproduits par rails, en soient incapables vu la faible disponibilité des wagons. Elles se voient alors obligées de transiger par la route afin de respecter leurs engagements. Afin d'assurer un transport multimodal optimal, il faut réfléchir à l'amélioration des différents liens. Par exemple, Granule 777 a décidé de faire transiger ses granules par la route étant donné que le transport par train nécessitait une étape de manutention supplémentaire à l'arrivée à port Saguenay vu l'emplacement des rails par rapport aux quais.

En remettant en état les différentes voies, on favoriserait l'utilisation du transport multimodal. Par exemple, les minières peuvent transporter par camion jusqu'au point de transbordement le plus près et utiliser le transport ferroviaire jusqu'à l'usine de transformation, limitant ainsi les émissions de GES. En prenant exemple sur l'entreprise Granule 777, qui estime sa production annuelle de granules à 210 000 tonnes par année et qui transportera par camion ses granules de Chapais à port Saguenay (Girard, 2019), on économiserait jusqu'à 742 tonnes d'émissions d'éq.CO<sub>2</sub> en transportant les produits par le rail (Calculateur de gaz carbonique, CN).

### *Opposition au Saguenay-Lac-Saint-Jean*

On observe présentement, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, une forte opposition au projet Qc Rail. Bien que cette région possède un port en eaux profondes, elle ne considère pas le haut fond à l'embouchure de la rivière Saguenay qui le rend inaccessible aux navires de taille importante et qu'il n'est accessible que neuf mois par année. On observe d'ailleurs un impact négatif sur la faune marine du Saguenay causé par le grand nombre de bateaux qui y circulent déjà (Lapierre, 2019).

De plus, le rail du Saguenay appartient à Rio Tinto Alcan, qui peut décider, à tout moment, de bloquer l'accès au passage. L'emplacement du rail n'est pas optimal, puisqu'on doit décharger du haut de la côte pour apporter le matériel jusqu'aux bateaux tel que décrit précédemment.

## Conclusion

Finalement, sachant que la région est toujours dans une phase de développement, la ville de Chapais souhaite tirer avantage des deux axes de transport, soient celui vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et celui menant à l'Abitibi-Témiscamingue, grâce à la reconstruction du tronçon Franquet-Chapais. Nous sommes persuadés que les avenues de croissance mentionnées sauront rentabiliser les voies si des améliorations importantes y sont apportées.

Voici les recommandations de la ville de Chapais :

- Qu'on procède à la reconstruction du tronçon Franquet-Chapais afin d'appuyer le développement des communautés nordiques et rurales ;
- Qu'il y ait création d'un réseau ferroviaire stratégique national;
- Que le gouvernement mette en place des infrastructures structurantes permettant le développement économique sur le territoire du Plan Nord, notamment des centres locaux d'entretien des rails et de l'équipement;
- Que des incitatifs soient mis de l'avant afin d'encourager les entreprises à utiliser les rails (crédit d'impôt selon l'estimation de la diminution des GES par exemple) ;
- Qu'une étude soit réalisée par le gouvernement du Québec pour valider l'état réel des rails et des équipements d'entretien.

Annexe 1 : Résolution de blâme de la Ville de Chapais envers le CN



No. de résolution  
ou annotation

93-04-93

Procès-Verbaux du Conseil de la Corporation Municipale  
de la Ville de Chapais

17.- RÉSOLUTION - BLÂME - CANADIEN NATIONAL - OPÉRATIONS  
DE DÉMARKETING

- CONSIDÉRANT QUE le tronçon ferroviaire Franquet-Chapais a fait l'objet d'une requête en abandon par le Canadien national en date du 20 mars 1987;
- CONSIDÉRANT QUE la décision no. 45-R-1990 de l'Office national des transports rendue publique le 31 janvier 1990 stipulait entre autres que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devait prendre des mesures de marketing pour stimuler la demande des services ferroviaires;
- CONSIDÉRANT QU'en date du 12 janvier 1993, l'Office national des transports (ONT) du Canada donnait un avis de réexamen de la demande du CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Chapais, de Franquet à Chapais;
- CONSIDÉRANT QUE les efforts déployés par le CN devraient être concentrés sur une recherche en marketing devant conduire à un plan de marketing approprié articulé autour d'une stratégie de marketing susceptible d'accroître la rentabilité et les revenus de l'industrie ferroviaire;
- CONSIDÉRANT QUE la stratégie actuelle adoptée par le Canadien national vise directement la diminution du réseau ferroviaire non seulement sur le tronçon Franquet-Chapais mais encore sur le tronçon Chapais-Lac-St-Jean;
- CONSIDÉRANT QUE les utilisateurs actuels des services ferroviaires notamment Barrette-Chapais sont nettement insatisfaits en raison d'un surplus d'inventaire qu'il est impossible d'acheminer aux marchés habituels;
- CONSIDÉRANT QUE nombre de wagons réservés au transport des produits usinés sont mis hors service puisqu'ils sont devenus dysfonctionnels avec le temps;
- CONSIDÉRANT QUE ces wagons dysfonctionnels ne font pas l'objet de réparation par les préposés à l'entretien du CN alors que la demande le justifierait;
- CONSIDÉRANT QUE plusieurs proposés à l'entretien sont eux-mêmes mis en disponibilité;
- CONSIDÉRANT QUE le Canadien national effectue des approches notamment au niveau des chantiers Chibougamau Limitée aux fins d'organiser un transport routier pour leurs produits usinés jusqu'à Trois-Rivières;
- CONSIDÉRANT QUE toute cette stratégie conduira à établir dans une éventuelle argumentation la diminution de la demande des services ferroviaires et des revenus s'y appliquant;

A CES CAUSES,

IL est proposé par le Conseiller Claudio Larouche

APPUYÉ par la Conseillère Darquise Lalancette

QUE la Ville de Chapais transmette à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada une motion de blâme pour l'ensemble des mesures de démarketing dénoncées dans les considérants susdits et mises en application dans la région Nord-du-Québec.

Annexe 2 : Plan de diversification économique 2017-2020 de la Ville de Chapais

*Vu la longueur du document, l'annexe a été transmis dans un document à part.*

## Bibliographie

CN (2019). Calculateur de gaz carbonique. <https://www.cn.ca/fr/engagement-responsable/environnement/emissions/calculateur-de-gaz-carbonique/> (consulté le 4 octobre 2019)

Dion, Réjean (2019). Communication personnelle, 8 octobre 2019.

Girard, Pascal (2019). Barrette-Chapais investit 17M\$ à Grande-Anse. <https://www.lequotidien.com/actualites/barrette-chapais-investit-17m-a-grande-anse-6965c2eee7455eb79c99ede425158fa5> (consulté le 30 septembre 2019)

Girard, Réjean (2012). Histoire du Nord-du-Québec. Collection Les régions du Québec. Les presses de l'Université Laval. 557 pages

Lapierre, Denis (2019) Protection des bélugas : un plaidoyer en faveur d'une approche patiente. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1296775/bruits-projets-industriels-mammiferes-marins-saguenay> (consulté le 9 octobre 2019)

MERN. Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles (2011). Géologie de la région de Chapais (32G15-200-0101). 19 pages.

MTQ. Transports Québec. 2018. Direction de la géomatique. Réseau ferroviaire québécois. [http://transports.atlas.gouv.qc.ca/PDF/Reseau\\_Ferroviaire\\_Qc\\_20180301.pdf](http://transports.atlas.gouv.qc.ca/PDF/Reseau_Ferroviaire_Qc_20180301.pdf) (consulté le 9 octobre 2019)

OTC. Office des transports du Canada (1993). Décision n455-R-1993. <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/decision/445-r-1993> (consulté le 19 septembre 2019)

Paradis, Steeve (2018). Voie ferrée entre Baie-Comeau et Dolbeau-Mistassini : ambitieux projet de 1,6 G\$. Le Soleil. <https://www.lequotidien.com/actualites/voie-ferree-entre-baie-comeau-et-dolbeau-mistassini-ambitieux-projet-de-16-g-7f4212e740282f008dfefd1039168eaa> (consulté le 27 septembre 2019)