

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 10

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Analyse et rédaction :

Jacques Ruel, ing.
Service des normes en transport
maritime, aérien et ferroviaire

Février 1998

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
10.1. Le cadre institutionnel et réglementaire	2
10.2. Le réseau ferroviaire et ses caractéristiques	4
10.2.1. Le Chemin de fer de la Rivière-Romaine.....	4
10.2.2. Le Chemin de fer QNS&L.....	7
10.2.3. Le Chemin de fer Arnaud	13
10.2.4. Le Chemin de fer Cartier	13
10.2.5. La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive.....	15
10.3. La sécurité ferroviaire.....	17
10.4. Résultats du questionnaire d'enquête	24
10.5. Questions environnementales	29
10.6. Conclusion (tendances et perspectives)	31
10.6.1. Le transport ferroviaire de marchandises	31
10.6.2. Le transport ferroviaire de passagers	32

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	SERVICE VOYAGEURS QNS&L – RÉPARTITOIN DE LA CLIENTÈLE 1991-1996.....	10
TABLEAU 2-A	NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES À LA SUITE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995.....	20
TABLEAU 2-B	NOMBRE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995.....	20
TABLEAU 3	NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE ROUTIER ET UN TRAIN AU QUÉBEC SELON LA NATURE DES DOMMAGES ET NOMBRE DE VICTIMES SELON LA NATURE DES BLESSURES (Années 1995 et 1996).....	22
TABLEAU 4	TRAFIC ANNUEL DE MINÉRAI ET DE MARCHANDISES GÉNÉRALES POUR CERTAINS CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD (Années 1990-1995).....	27
TABLEAU 5	SOMMAIRE DES AUTRES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE AUPRÈS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE LA CÔTE-NORD (Années 1990 à 1995).....	28
CARTE 1	RÉSEAU DE CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD ET AUTRES MODES DE TRANSPORT.....	5

INTRODUCTION

L'exploitation à partir des années '50 dans la péninsule Québec-Labrador d'importants gisements ferrugineux situés à des distances plus ou moins grandes de la rive nord du golfe Saint-Laurent, et la nécessité de transporter ces grandes quantités de minerai vers les ports d'expédition de la côte, ont amené la construction de lignes de chemin de fer constituant ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui le réseau ferroviaire de la Côte-Nord. Outre l'acheminement du minerai, d'autres services de transport sont venus par la suite se greffer à ce réseau.

Le présent chapitre sur le transport ferroviaire brosse d'entrée de jeu un court tableau du cadre institutionnel et réglementaire régissant ce secteur d'activité (section 10.1).

La section 10.2 présente une description détaillée du réseau ferroviaire de la Côte-Nord et de ses principales caractéristiques, les compagnies ferroviaires assurant l'exploitation de ces lignes, les types de transport qui y sont effectués de même qu'un aperçu de leurs trafics tant passagers que marchandises.

La section suivante (10.3) aborde le domaine de la sécurité ferroviaire, y exposant sommairement le cadre législatif et organisationnel, le rôle et les responsabilités des différents organismes tant publics que privés oeuvrant dans ce domaine, ainsi que les principaux problèmes de sécurité ferroviaire. On y présente également quelques données statistiques sur la question.

Certains commentaires portant sur les résultats du questionnaire d'enquête envoyé aux compagnies de chemin de fer figurent à la section 10.4, alors que la section 10.5 soulève de façon succincte les principaux risques ou problèmes d'ordre environnemental inhérents à la présence ou à l'exploitation de ce mode de transport.

Finalement, la dernière section (10.6) de ce chapitre décrit les principales tendances ou perspectives de trafic qui semblent se dégager à l'heure actuelle en ce qui a trait au transport de personnes et de marchandises sur le réseau ferroviaire de la Côte-Nord.

10.1. Le cadre institutionnel et réglementaire

L'«Acte de l'Amérique du Nord britannique» ou «Loi constitutionnelle de 1867» a décrété le partage des pouvoirs et des responsabilités en matière de transport au Canada entre le gouvernement fédéral et les provinces.

Ainsi, le transport ferroviaire interprovincial et international, tant des marchandises que des passagers, relève de la compétence exclusive du gouvernement fédéral, la compétence des provinces étant limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire et n'entrant pas dans les attributions fédérales. Un chemin de fer établi sous l'autorité d'une législature provinciale peut, en effet, relever de la compétence du gouvernement fédéral lorsqu'il a été déclaré être un «ouvrage à l'avantage général du Canada».

Le transport ferroviaire est régi à l'échelon fédéral par la «Loi sur les transports au Canada» et la «Loi sur la sécurité ferroviaire».

La première loi régleme la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer et établit le cadre de la réglementation économique du transport ferroviaire des marchandises. Elle régit, entre autres, les tarifs, le niveau de services de même que le transfert et la cessation de l'exploitation de lignes.

Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996 et visant à moderniser la réglementation économique du transport ferroviaire de marchandises, cette nouvelle loi remplace la «Loi de 1987 sur les transports nationaux», supprimant également les dernières dispositions de l'ancienne «Loi sur les chemins de fer» à l'exception de certaines d'entre elles de nature corporative. L'abrogation de cette dernière loi fait disparaître les dispositions relatives à l'abandon des services de trains de voyageurs. La nouvelle «Loi sur les transports» a remplacé l'Office national des transports par un nouvel organisme de réglementation et de contrôle, l'Office des transports du Canada.

La «Loi sur la sécurité ferroviaire», promulguée en 1988, traite des questions concernant la sécurité des chemins de fer et régit l'exploitation et l'entretien des installations et du matériel ferroviaires.

L'Office des transports du Canada s'occupe de la réglementation économique des chemins de fer, tandis que le ministère fédéral des Transports régit la sécurité de leur exploitation. Le Bureau de la sécurité des transports est l'organisme canadien qui, depuis sa création en mars 1990, est chargé d'effectuer les enquêtes et les études sur les accidents ferroviaires et de formuler des recommandations en matière de sécurité.

Au niveau provincial maintenant, l'ensemble des activités ferroviaires de compétence

Le transport ferroviaire

québécoise est régi par la “Loi sur les chemins de fer” et la “Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé”. Ces lois, adoptées respectivement en 1993 et 1988, constituent une refonte et une modernisation de l'ancienne “Loi sur les chemins de fer du Québec” qui datait de 1869.

La première loi couvre les dimensions corporatives et commerciales des transporteurs ferroviaires. La seconde, elle, contient les dispositions relatives à la sécurité; son champ d'application vise non seulement les installations et le matériel roulant des compagnies ferroviaires, mais s'étend également aux infrastructures et équipements ferroviaires exploités par les entreprises industrielles qui n'ont pas le statut de compagnie de chemin de fer.

C'est la Commission des transports du Québec qui délivre l'autorisation requise (certificat d'aptitude) pour l'exploitation d'un chemin de fer. La Commission peut également agir comme arbitre ou médiateur dans le règlement de différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires sur toutes questions ou conditions de services. Le ministère des Transports du Québec est responsable du contrôle de la sécurité des infrastructures, du matériel roulant et de l'exploitation, c'est-à-dire de la réglementation technique et de la surveillance de son application.

10.2. Le réseau ferroviaire et ses caractéristiques

Au Québec, la présence du chemin de fer est intimement liée au développement et à l'exploitation des ressources naturelles. Et c'est tout particulièrement le cas pour la région de la Côte-Nord où les seules compagnies de chemin de fer existantes sont des filiales de sociétés minières. Au nombre de quatre, ces compagnies ferroviaires transportent en priorité ou en exclusivité les produits de leur compagnie-mère respective (voir carte 1).

On retrouve tout d'abord dans la partie est du territoire de la Côte-Nord, plus précisément à Havre-Saint-Pierre, le Chemin de fer de la Rivière-Romaine.

À l'ouest, le Chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador, mieux connu sous l'appellation anglaise "Québec North Shore & Labrador Railway" (QNS&L), assure un lien de communication terrestre entre Schefferville, Wabush-Labrador City et Sept-Îles.

Autour de la Baie des Sept Îles, le Chemin de fer Arnaud relie le quai de Pointe-Noire à la voie principale du QNS&L à Arnaud Jonction.

Plus à l'ouest encore se situe la ligne du Chemin de fer Cartier reliant la région minière du Mont Wright à Port-Cartier. Émanant de la voie principale à Love, un embranchement aujourd'hui inutilisé va rejoindre l'ancien site d'exploitation minière du Lac Jeannine.

Finalement, pour compléter ce tableau, un "chemin de fer de connexion", la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau - Hauterive, connue sous l'appellation de SOPOR, possède et fait exploiter des installations ferroviaires au port de Baie-Comeau, en relation avec le traversier-rail de la Compagnie de gestion de Matane inc. (COGEMA), lequel assure une liaison avec la rive sud du Saint-Laurent, à Matane, où se fait le raccordement avec le réseau ferroviaire continental.

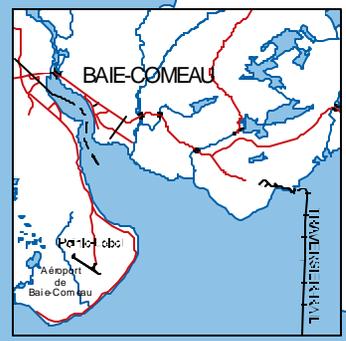
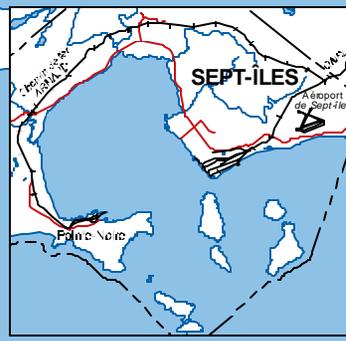
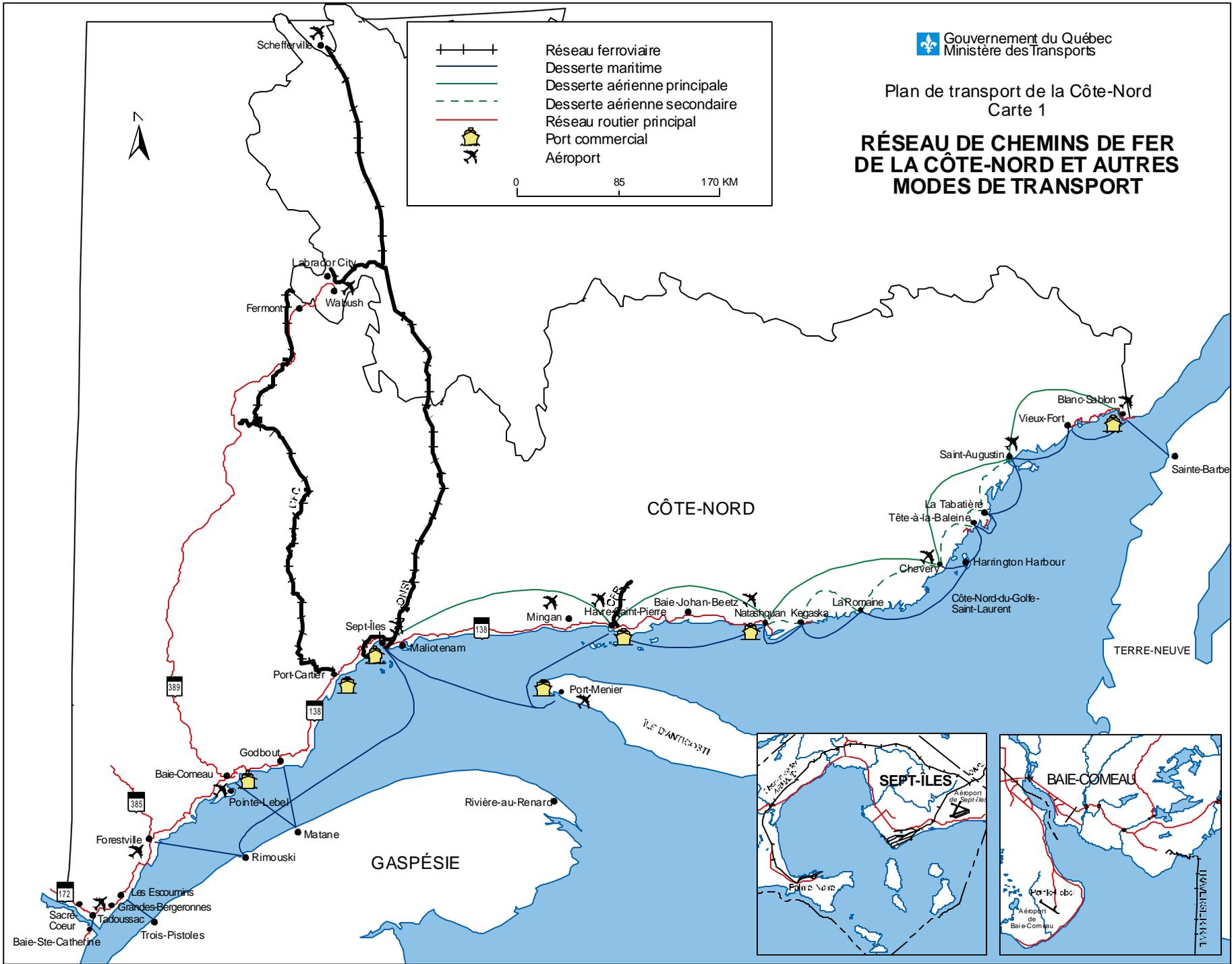
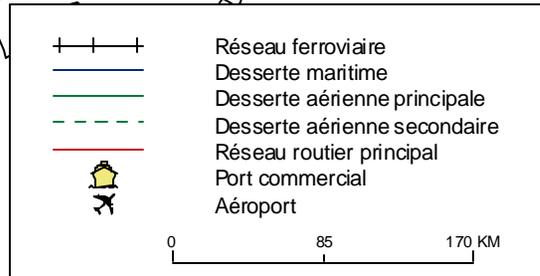
10.2.1. Le Chemin de fer de la Rivière-Romaine

Constitué en 1949 en vertu d'une loi québécoise (13 Geo. V, Chapitre 116) et propriété de la compagnie QIT-Fer et Titane de Tracy, le Chemin de fer de la Rivière-Romaine relie Havre-Saint-Pierre au gisement d'ilménite massive qu'exploite la compagnie dans la région du Lac Allard, à 43 km (27 milles) au nord de Havre-Saint-Pierre.

Carte 1 :

Réseau de chemins de fer de la Côte-Nord et autres modes de transport

RÉSEAU DE CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD ET AUTRES MODES DE TRANSPORT



Le transport ferroviaire

La société ferroviaire tire son nom du plus grand obstacle qu'il fallut franchir lors de la construction du chemin de fer, soit la rivière Romaine. Il s'agit d'un chemin de fer strictement privé voué au transport du minerai, de l'outillage et des autres produits nécessaires à l'exploitation de la mine (article 13 de sa charte constitutive).

À sa sortie du concasseur, le minerai de fer titané est chargé dans des wagons-trémies (d'une capacité de 60 tonnes) et acheminé jusqu'aux installations ferro-portuaires de la compagnie à Havre-Saint-Pierre. Les trains de minerai composés d'une quarantaine de wagons mettent environ une heure à effectuer le trajet, et les départs s'effectuent aux quatre heures. Entre deux et trois millions de tonnes de minerai sont ainsi transportés chaque année.

Du quai de chargement situé à Havre-Saint-Pierre, le minerai est ensuite expédié par voie fluviale jusqu'à l'usine de traitement de Tracy où la compagnie produit des scories de titane qui contiennent environ 80 % de bioxyde de titane, ainsi que du fer de refonte et des billettes d'acier. Les navires qui prennent environ 36 heures à parcourir ce trajet de 880 km, font la navette de la mi-avril à la fin de novembre pour transporter à l'usine de traitement tout le minerai nécessaire pour l'année.

Le parc ferroviaire se compose de trois locomotives et de près de 150 wagons, dont 120 servant uniquement au transport du minerai (wagons-trémies). Il comprend également des wagons à ballast, des wagons-citernes, des wagons plats, des wagons couverts ("box cars") et quelques voitures voyageurs servant au transport des employés de la compagnie.

10.2.2. Le Chemin de fer QNS&L

Incorporé sous charte fédérale en mai 1947, le Chemin de fer QNS&L est une filiale à part entière de la Compagnie minière IOC. Cette société exploite, en terme de longueur du réseau, le plus important chemin de fer de la Côte-Nord.

Ayant son origine dans le port de Sept-Îles, la ligne du Chemin de fer QNS&L se dirige d'abord vers l'est pour rapidement modifier sa course et entreprendre un long périple vers le nord, se faufilant à travers les vallées des rivières Moisie, Nipissis et Wacouno pour atteindre les plateaux du bouclier canadien et le territoire du Labrador qu'elle traverse dans sa partie sud-ouest, et finalement terminer sa course à Schefferville après avoir parcouru une distance de près de 580 km (360 milles). Cette ligne de chemin de fer est d'ailleurs la seule voie de communication terrestre reliant cette localité au reste du "monde".

Cette voie ferrée permet d'atteindre également la région de Churchill Falls

Le transport ferroviaire

d'une part, via une connexion routière prenant naissance à Esker Station, au point milliaire 286.0, et d'autre part, les villes minières "voisines" de Wabush et Labrador City, grâce à une antenne ferroviaire d'environ 60 km émanant de la ligne principale à Ross Bay Junction (p.m. 224.0). Une nouvelle route de gravier, la Translabradorienne, relie depuis quelques années les localités de Wabush-Labrador City, Twin Falls et Happy Valley-Goose Bay au réseau ferroviaire du QNS&L à Ross Bay Junction.

Depuis la fermeture des mines à Schefferville en janvier 1983, les activités de la compagnie ferroviaire se sont concentrées sur la partie sud du réseau, soit de Sept-Îles jusqu'à Ross Bay Junction et Labrador City. Cette ligne permet l'acheminement vers Sept-Îles et Pointe-Noire d'un important trafic minier en provenance de Wabush (concentré de fer des Mines Wabush) et de Labrador City (concentré et boulettes de fer de la compagnie minière IOC). Les expéditions de cette dernière représentent, à elles seules, un trafic de l'ordre de 15 millions de tonnes annuellement, 60 % de ce trafic étant constitués de boulettes de fer.

Le QNS&L exploite des trains très lourds et très longs. La plupart de ces trains sont composés de 120 à 250 wagons de plus de 90 tonnes de chargement chacun, ce qui nécessite une voie en bon état, utilisant du rail lourd (132 lbs/verge) et des voies d'évitement très longues pour pouvoir accommoder de pareils convois. Entre Wabush et Sept-Îles, la distance moyenne entre les voies d'évitement est d'une quinzaine de kilomètres environ. Les trains de minerai, chargés ou vides, effectuent le trajet entre les terminus à une vitesse moyenne de 35 km à l'heure.

Bien que le réseau ferroviaire du QNS&L ait d'abord été conçu en fonction de l'exploitation minière et de l'expédition du minerai, il n'en permet pas moins d'assurer les services de transport voyageurs et marchandises nécessaires aux besoins des populations de ces régions. Le Chemin de fer QNS&L a le statut de transporteur public. Des services réguliers de voyageurs et de marchandises, tous assurés par des trains distincts depuis le 22 juillet 1996, relient les villes de Schefferville, Wabush et Labrador City à Sept-Îles.

a) Le service voyageurs

Le QNS&L exploite actuellement un service de trains de voyageurs entre Sept-Îles et les villes nordiques de Schefferville et de Wabush - Labrador City. Ce service est offert une fois par semaine dans chaque direction entre Sept-Îles et Schefferville (575 km), et entre Schefferville et Wabush - Labrador City (273 km) alors qu'entre Sept-Îles et Wabush - Labrador City (418 km) le service comporte trois aller-retour par semaine durant les mois de juin, juillet et août, et deux aller-retour par semaine le reste de l'année. Grâce à une liaison

Le transport ferroviaire

routière avec Labrador City, les résidents de la ville de Fermont peuvent également bénéficier de ce service voyageurs.

En juin 1994, le QNS&L renouvelait son parc de matériel roulant utilisé pour son service de trains de voyageurs, remplaçant alors ses voitures de passagers de type conventionnel par des autorails (voitures autopropulsées). Le parc se compose de deux voitures de passagers, deux voitures passagers-restaurant, deux voitures passagers-bagages et d'une voiture panoramique ("dome car") pour les groupes de touristes.

L'horaire des trains de voyageurs prévoit un départ de Sept-Îles à 9 h le lundi et le jeudi, et à 19 h le mardi. Les lundi et mardi, le train ne dessert que le tronçon Sept-Îles - Labrador City. Le jeudi, le train se rend à Schefferville, alors qu'un autre train, celui-là basé à Labrador City, vient à sa rencontre à Ross Bay Junction afin d'y assurer une correspondance. Durant les mois de septembre à mai inclusivement, soit la "période d'hiver", le train du lundi est supprimé.

Pour le retour vers Sept-Îles, l'horaire prévoit un départ de Schefferville à 9 h le vendredi, et de Labrador City à 9 h le mardi, 12 h le mercredi et 10 h 30 le vendredi. Toutes les heures sont des heures locales. Les mardi et mercredi, seul le tronçon Labrador City-Sept-Îles est desservi, et durant la "période d'hiver" le train du mardi est supprimé. Le vendredi, le train basé à Labrador City assure une correspondance à Ross Bay Junction avec le train en provenance de Schefferville.

La durée du trajet entre Sept-Îles et Labrador City est d'environ 8 heures, alors qu'il faut compter une douzaine d'heures pour se rendre à Schefferville.

La clientèle voyageurs est constituée en majeure partie (plus de 75 % depuis 1993) de résidents de la région et de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles/Labrador City/Schefferville, le reste étant des voyageurs occasionnels qui se rendent à des pourvoiries et d'autres points intermédiaires pour des fins récréatives ou sportives (surtout la chasse et la pêche), principalement entre Sept-Îles et Ross Bay Junction. Le tableau suivant présente une répartition de la clientèle voyageurs par principale liaison pour la période s'étendant entre les années 1991 et 1996.

TABLEAU 1 : SERVICE VOYAGEURS QNS&L – RÉPARTITION DE LA CLIENTÈLE 1991-1996

Le transport ferroviaire

Point d'origine / de destination	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Sept-Îles / Schefferville	2 986	3 434	3 069	3 086	nd	nd
Schefferville / Sept-Îles	2 915	3 368	2 726	3 075	nd	nd
Labrador City / Schefferville	68	75	148	144	nd	nd
Schefferville / Labrador City	96	107	116	141	nd	nd
Sept-Îles / Labrador City	1 945	2 060	2 763	1 944	nd	nd
Labrador City / Sept-Îles	1 838	1 721	2 512	1 744	nd	nd
Points intermédiaires	6 477	5 414	3 164	2 741	nd	nd
TOTAL	16 325	16 179	14 498	12 875	8 498	5 104¹

Sources : - Office national des transports, Décision no 639-R-1995 du 19 septembre 1995 ;
- Chemin de fer QNS&L, avril 1997.

b) Un service menacé

Le service de trains de voyageurs dispensé par le QNS&L a fait l'objet d'une requête en abandon auprès de l'organisme fédéral de contrôle en mars 1982, en vertu de l'article 260 de la "Loi sur les chemins de fer" (loi aujourd'hui abrogée).

Suite à une rationalisation des opérations de la Compagnie IOC à Labrador City et à l'interruption de ses activités minières à Schefferville en 1983, ainsi qu'à une diminution importante de la population qui s'ensuivit à cet endroit (passant de plus de 5 000 personnes à environ 1 200), le trafic ferroviaire voyageurs a considérablement diminué passant de plus de 50 000 voyageurs qu'il était en 1981 pour toutes les liaisons à environ 28 000 en 1984. Ce trafic a continué de péricliter par la suite pour plonger sous le seuil des 15 000 voyageurs annuellement depuis 1993.

Selon la compagnie ferroviaire, les pertes annuelles d'exploitation reliées à ce service ont augmenté de façon continue pendant cette période, passant d'environ 800 000 \$ en 1982 à plus de 3 M\$ au début des années 1990. Ainsi, pour la période s'étendant de 1982 à 1995, les pertes d'exploitation enregistrées totalisent plus de 32 M\$. L'exploitation de ce service ayant été jugée par l'organisme fédéral de contrôle (lors de l'examen de la demande d'abandon par la

¹ Plusieurs groupes ayant fait des réservations ont annulé en raison des problèmes occasionnés par les inondations du mois de juillet survenus dans la région du Saguenay et une partie de la Côte-Nord cette année-là.

Le transport ferroviaire

Commission canadienne des transports en 1985 et, par la suite, lors de son réexamen statutaire par l'Office national des transports en 1990 et 1995) comme non rentable mais néanmoins nécessaire dans l'intérêt public, le transporteur était alors admissible, conformément à l'article 270 de la "Loi sur les chemins de fer", à un dédommagement par le gouvernement fédéral du montant de toute perte réelle attribuable au service de trains de voyageurs jusqu'à concurrence de 80 % de la perte annuelle certifiée par l'Office (ou la Commission).

Pour la période s'étendant entre les années 1982 et 1992 inclusivement, le QNS&L s'est donc vu rembourser 80 % de ses pertes d'exploitation pour ce service. À compter de 1993 cependant, le gouvernement fédéral décidait de réduire progressivement le pourcentage des subventions versées en dédommagement pour les pertes encourues pour la prestation des services ferroviaires voyageurs. Ainsi, le pourcentage a été réduit à 72 % en 1993, 68 % en 1994 et 64 % en 1995.

Avec l'entrée en vigueur alors prévue pour le 1^{er} juillet 1996 de la nouvelle "Loi sur les transports au Canada", laquelle abrogeait les dispositions de la "Loi sur les chemins de fer" relatives aux services ferroviaires voyageurs, le ministère des Transports du Canada entreprenait au printemps de 1996 des négociations avec le Chemin de fer QNS&L en vue d'assurer le maintien pour les prochaines années du moins de son service voyageurs. Une entente fut conclue au début de l'été 1996 prévoyant une aide financière du gouvernement fédéral pour l'exploitation du service voyageurs du QNS&L jusqu'au 31 mars 2001. Il fut impossible cependant d'obtenir de la part de Transports Canada le montant annuel de cette aide financière ni ce qu'il adviendra de celle-ci après le 31 mars 2001. Cela pourrait bien dépendre, a-t-on appris, des disponibilités budgétaires du gouvernement fédéral à ce moment-là.

Depuis le 1^{er} juillet 1996, l'abandon de certains services ferroviaires voyageurs tout comme l'abandon de l'exploitation de lignes de chemin de fer ne sont plus subordonnés à l'obtention d'une autorisation expresse de la part du gouvernement fédéral. L'entrée en vigueur de la nouvelle "Loi sur les transports au Canada" a fait disparaître cette obligation de même que les dispositions de la "Loi sur les chemins de fer" relatives au maintien et au financement de certains services passagers. Le cadre réglementaire qui garantissait en quelque sorte le maintien de ces services n'existe donc plus.

La dernière réforme réglementaire fédérale a de plus accordé aux compagnies ferroviaires toute la liberté voulue pour rationaliser leur réseau et abandonner l'exploitation de leurs lignes de chemin de fer,

Le transport ferroviaire

et ce sans justification économique ou d'intérêt public. Ainsi, l'ancien processus de demande d'abandon d'exploitation de lignes de chemin de fer a été remplacé par un simple et expéditif processus de mise en vente de ces lignes et de leur abandon automatique si aucune partie n'est intéressée à s'en porter acquéreur ou à les exploiter.

L'avenir des services ferroviaires tant passagers que marchandises s'avérant un enjeu majeur pour les régions éloignées, il va sans dire qu'une telle libéralisation ou déréglementation ne peut que constituer une véritable menace à l'endroit de ces régions.

c) Le service marchandises

Outre l'acheminement vers les installations portuaires de Sept-Îles du concentré et des boulettes de fer produits à Labrador City, les trains du QNS&L effectuent le transport de marchandises générales assurant ainsi l'approvisionnement des villes nordiques et des pourvoiries de la région.

Ces trains de marchandises permettent également aux voyageurs et touristes qui se rendent à ces endroits ou à d'autres points intermédiaires le long du réseau ferroviaire, de faire transporter leurs effets personnels lourds et/ou volumineux tels que véhicules tout terrain, motoneiges, canots, bateaux, moteurs et essence.

Selon l'horaire des trains de marchandises, le service est offert 4 fois par semaine dans chaque direction entre Sept-Îles et Labrador City, et une fois par semaine sur le tronçon Labrador City - Schefferville. L'unique train de marchandises qui dessert chaque semaine ce dernier tronçon, peut effectuer au besoin des arrêts à des points intermédiaires ("way freight train"). Des 4 trains hebdomadaires reliant Sept-Îles et Labrador City, un seul effectue des arrêts facultatifs, les 3 autres étant plutôt des express ou des trains directs ("through freight train").

Ces trains transportent en moyenne environ un million de tonnes de marchandises diverses chaque année.

10.2.3. Le Chemin de fer Arnaud

Constituée en 1959 en vertu d'une loi québécoise (7-8 Éliz. II, Chapitre 187), la Compagnie de chemin de fer Arnaud est une filiale de la société Mines Wabush qui exploite un gisement de fer (mine Sully) et un concentrateur à Wabush, au Labrador. De là, le concentré est expédié par train jusqu'à Pointe-Noire, à l'ouest de Sept-Îles, où la compagnie minière opère une usine de bouletage et possède des installations portuaires.

Le Chemin de fer Arnaud exploite une ligne d'environ 38 km autour de la Baie des Sept Îles. Cette voie ferrée relie les installations de Mines Wabush situées au quai de Pointe-Noire, avec la voie principale du QNS&L à Arnaud Jonction, point situé à une douzaine de kilomètres au nord-est de Sept-Îles. Elle constitue le dernier tronçon du parcours suivi par le concentré de fer en provenance de Wabush.

Au départ de Wabush les wagons chargés de minerai empruntent un embranchement ferroviaire d'une longueur d'environ 7 km, soit la ligne du Wabush Lake Railway, une autre filiale de Mines Wabush, pour aller rejoindre la voie principale du QNS&L à Wabush Lake Junction, où ils sont ensuite pris en charge et acheminés par les trains du QNS&L jusqu'à Arnaud Jonction. De là, ils seront remorqués par les locomotives du Chemin de fer Arnaud jusqu'à Pointe-Noire. Les trains du Chemin de fer Arnaud comportent en moyenne entre 100 et 120 wagons de minerai. Environ 5 millions de tonnes de concentré sont ainsi transportés chaque année.

Les wagons vides effectuent le trajet inverse et sont pris en charge par le QNS&L à Arnaud Jonction. Il en est de même également pour les wagons-citernes chargés de mazout (au nombre de 9 habituellement) qui une fois la semaine sont acheminés à Wabush pour l'approvisionnement des installations de la compagnie minière.

Bien que le Chemin de fer Arnaud possède une charte québécoise, cette compagnie ferroviaire est soumise aux normes et règlements fédéraux, ayant été déclarée "à l'avantage général du Canada". Elle ne relève donc pas de la compétence du Québec aux plans de l'exploitation et du contrôle de la sécurité des infrastructures et du matériel roulant.

10.2.4. Le Chemin de fer Cartier

Le Chemin de fer Cartier est la propriété de l'unique producteur québécois de minerai de fer, la Compagnie minière Québec Cartier qui exploite un gisement et opère une usine de concentration à Mont-Wright, à l'ouest de Fermont.

Cette compagnie ferroviaire a été constituée par une loi spéciale du Québec

Le transport ferroviaire

en février 1958 (6-7 Éliz. II, Chapitre 186). La construction de la voie ferrée s'est effectuée en deux étapes. Un premier tronçon d'une longueur de 307 km fut construit durant les années 1958 à 1960 afin de relier Port-Cartier au gisement du Lac Jeannine. Un second tronçon d'une longueur de 139 km était mis en service en 1973 depuis le kilomètre 280 (un peu au nord du camp de Love) jusqu'au gisement du Mont-Wright, lequel permettait également de desservir le site minier de Fire Lake.

À cet axe ferroviaire principal, s'ajoutèrent plus de 50 km de voies de triage (35,7 km à Port-Cartier et 17 km à Mont-Wright) et près de 40 km de voies de croisement. Ainsi, seize voies d'évitement d'une longueur moyenne de 2 km permettent de recevoir des rames de 164 wagons, alors que deux autres d'une longueur de 3,7 et 4,3 km situées respectivement à Fox (au kilomètre 125,8) et à Love (kilomètre 273,5) peuvent accueillir plus de 280 wagons chacune. La distance moyenne séparant chacune de ces voies est d'une vingtaine de kilomètres environ.

À Port-Cartier, l'aménagement ferroviaire comporte un circuit pour le virage des convois, un atelier de réparation pour les locomotives et les wagons, une culbuteuse rotative au moyen de laquelle les wagons sont vidés en restant couplés ainsi qu'un embranchement desservant le quai maritime.

La flotte ferroviaire du Cartier se compose de plus de 1070 wagons. Elle comporte 914 wagons servant uniquement au transport du minerai produit au Mont-Wright. À ce matériel s'ajoutent une trentaine de locomotives, autant de wagons-citernes, une quinzaine de wagons-tombereaux, environ 70 wagons plats et une dizaine de wagons couverts ("box cars").

Depuis la fermeture des installations au Lac Jeannine et à Fire Lake (à la fin de 1984), Mont-Wright demeure le seul site d'exploitation desservi par le Chemin de fer Cartier. Le minerai est concassé, broyé et concentré sur place avant d'être chargé dans des wagons et transporté par chemin de fer sur une distance de 416 km jusqu'aux installations de la compagnie minière à Port-Cartier où une usine de boulettage (d'une capacité de 8,3 millions de tonnes par an) permet de transformer une partie de la production en boulettes.

Une vingtaine de trains composés en moyenne de 150 wagons de plus de 90 tonnes nettes de concentré sont ainsi acheminés chaque semaine vers Port-Cartier. Le tableau suivant présente en termes de tonnage et nombre de wagons correspondant le trafic annuel de minerai qui a été transporté entre 1990 et 1995.

Année	Nombre de wagons	Tonnes métriques
-------	------------------	------------------

Le transport ferroviaire

1990	155 810	14 227 104
1991	172 076	16 196 616
1992	162 141	14 754 511
1993	147 933	13 633 530
1994	180 535	16 325 622
1995	177 919	16 307 467

Source : Questionnaire d'enquête, Mai 1996

Les produits (boulettes et concentrés) sont ensuite expédiés à partir des installations portuaires de la compagnie minière à Port-Cartier vers l'Europe, les États-Unis, le Canada et depuis quelques années le marché asiatique.

Sur la ligne du Cartier, outre les convois de minerai, un autre train servant celui-là au transport de marchandises générales assure l'approvisionnement des installations de la compagnie minière. Ainsi, une fois par semaine, un train composé d'une quarantaine de wagons et transportant entre autres des produits pétroliers, des explosifs, de l'équipement, des pièces d'équipement et du matériel de chemin de fer quitte Port-Cartier à destination de la mine et des camps d'entretien de la voie. Plus de 200 000 tonnes de marchandises générales sont ainsi acheminées chaque année.

Le Chemin de fer Cartier est avant tout un transporteur privé au service de sa compagnie-mère. À ce statut que lui confère sa charte constitutive, s'ajoute un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de fournir également un service de transport public. La compagnie ferroviaire peut en effet, à sa discrétion et à sa convenance, transporter contre rémunération des passagers et des marchandises générales. Elle s'est d'ailleurs déjà prévaluée par le passé de ces dispositions particulières de sa charte.

10.2.5. La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive

À Baie-Comeau, deux micro-réseaux ferroviaires industriels privés reliés à un complexe ferro-portuaire sont en activité depuis plusieurs années. La Corporation QUNO, une filiale acquise par Donohue en 1996, exploite depuis 1936 une voie ferrée d'une longueur d'environ 1 kilomètre entre son moulin à papier et le port de Baie-Comeau, alors que la Société canadienne des métaux Reynolds possède un embranchement ferroviaire reliant son aluminerie à la zone portuaire.

Au port, des installations ferroviaires permettent d'acheminer les wagons de ces entreprises vers le bateau-rail de COGEMA (Compagnie de gestion de Matane inc.) qui fait la navette entre Baie-Comeau et Matane, assurant ainsi

Le transport ferroviaire

l'accès au réseau ferroviaire nord-américain. Ces installations sont la propriété de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) qui a été constituée en vertu d'une loi spéciale sanctionnée le 19 décembre 1975 (L.Q. 1975, Chapitre 48). Il s'agit d'une société sans but lucratif chargée d'administrer le complexe ferro-portuaire, lequel comprend notamment un poste de contrôle, un quai pourvu d'un débarcadère ferroviaire, des voies ferrées, une cour de triage et de stationnement pouvant accueillir une centaine de wagons, ainsi que les équipements nécessaires au transbordement intermodal.

SOPOR possède quelques wagons-plats servant de lien ou de tampon entre la locomotive de manoeuvre et les wagons qui sont embarqués ou débarqués du traversier-rail. C'est la QUNO qui exécute l'ensemble des opérations. Elle possède les locomotives et fournit les employés qui opèrent le matériel roulant. Elle va chercher les wagons de Reynolds et effectuent les opérations de la gare de triage, ainsi que le chargement et le déchargement du traversier-rail lequel peut contenir jusqu'à 31 wagons. Ce sont toutefois les employés de COGEMA qui s'assurent de l'arrimage et de la sécurité des wagons à bord du traversier.

Le trafic ferroviaire se compose principalement par l'expédition d'aluminium provenant de la compagnie Reynolds, de papier-journal de l'usine de QUNO et de bois d'oeuvre usiné à la Scierie des Outardes, et par la réception de certaines matières premières telles du papier de rebut à être recyclé et des produits chimiques destinés à la papetière. En 1995, quelque 822 000 tonnes de marchandises ont transité via les infrastructures ferro-portuaires et le traversier-rail comparativement à 708 000 tonnes en 1996 et à 421 800 tonnes en 1990.

10.3. La sécurité ferroviaire

Au Canada, les chemins de fer peuvent être de compétence fédérale ou provinciale. Le fédéral et toutes les provinces, sauf l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, réglementent la sécurité ferroviaire laquelle relève généralement des ministres des Transports.

La “ Loi sur la sécurité ferroviaire ” et son pendant québécois, la “ Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé ”, visent à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Ces lois couvrent différents aspects de la sécurité ferroviaire notamment en ce qui a trait à la construction ou à la modification d'installations ferroviaires, à l'exploitation et à l'entretien de ces installations et du matériel roulant, ainsi qu'au contrôle de l'observation de ces lois et de leur règlements.

Au niveau fédéral, c'est Transports Canada qui a la responsabilité de la réglementation et du contrôle de la sécurité des chemins de fer, alors que pour les chemins de fer de droit québécois, ces tâches relèvent du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire (ISF) voient à l'observation de la loi et de ses règlements. À cette fin, ils peuvent procéder (et procèdent périodiquement) à l'examen des infrastructures (voies, ponts, passages à niveau, systèmes de signalisation et de commande de la circulation), du matériel roulant (unités motrices et wagons) et de l'exploitation (opération des trains).

Les ISF surveillent l'application du “ Règlement d'exploitation ferroviaire ”, document contenant les règles, prescriptions et instructions qui régissent l'exploitation et la circulation des trains. Ce document est pour le chemin de fer l'équivalent du “ Code de la sécurité routière ”. Les “ Indicateurs ferroviaires ” qui viennent compléter le règlement d'exploitation peuvent contenir des horaires et certaines instructions spéciales propres à l'exploitation d'un chemin de fer, les éléments techniques du réseau ferroviaire, les vitesses maximales permises, les restrictions relatives au matériel, les règles de sécurité et les procédures à suivre en cas d'accidents ou d'incidents ferroviaires ou écologiques.

De plus, des inspecteurs de Transports Canada s'occupent du contrôle de l'application de la réglementation des marchandises dangereuses tant pendant leur transport par chemin de fer qu'au moment de leur chargement et de leur déchargement.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est, depuis sa création en mars 1990, l'organisme chargé d'effectuer les enquêtes sur les accidents de transport, y compris les accidents ferroviaires, pour en déterminer les causes et les facteurs, et formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces causes.

Les chemins de fer de compétence fédérale sont tenus par les règlements du BST

Le transport ferroviaire

de déclarer et rendre compte à ce dernier de tous les accidents et incidents ferroviaires répondant aux nombreuses exigences de déclaration prescrites. Parmi les événements ferroviaires devant être signalés au BST, on note les suivants : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, cas de personnes heurtées par du matériel roulant de chemin de fer, wagons fous, accidents et incidents impliquant des matières dangereuses et toutes situations compromettant la sécurité.

Le MTQ est actuellement à compléter l'élaboration d'une réglementation sur la sécurité ferroviaire qui s'harmonisera avec les règles fédérales, et qui pourra au besoin être adaptée aux conditions particulières des nouveaux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et autres compagnies de chemin de fer de compétence provinciale. Cette réglementation s'appliquera également aux activités ferroviaires sur les sites industriels et les embranchements d'accès à ces sites, ainsi qu'au transport des marchandises dangereuses par les chemins de fer de droit provincial. Elle obligera de plus les compagnies de chemin de fer à transmettre au Ministère un rapport annuel de trafic, et à aviser celui-ci de tout accident (de plus de 50 000 \$ de dommages impliquant du matériel roulant) en plus de devoir en produire un rapport circonstancié.

Une entente est en bonne voie d'être conclue entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec afin de permettre au Ministère de recourir au besoin aux services de Transports Canada et du BST pour effectuer des inspections ferroviaires, faire des enquêtes sur les accidents ou procéder à des études ou analyses sur toute question de sécurité relative au domaine ferroviaire.

La sécurité constitue une grande priorité de l'industrie ferroviaire, et ce autant chez les chemins de fer miniers de la Côte-Nord que les entreprises d'envergure continentale comme le CN et CP Rail. La sécurité fait partie intégrante des règles d'exploitation et des pratiques commerciales.

L'industrie ferroviaire s'est dotée d'associations professionnelles qui exercent diverses fonctions en matière de sécurité. L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui regroupe plus d'une trentaine de compagnies membres travaille en étroite collaboration avec l'Association of American Railroads (AAR) pour l'établissement des normes en regard des activités et du matériel ferroviaires, la recherche, la détermination et la résolution de problèmes de sécurité et d'exploitation, l'élaboration de règles en matière d'échange s'appliquant au matériel, et l'amélioration des méthodes utilisées par l'industrie ferroviaire concernant le transport des marchandises dangereuses.

L'ACFC administre le programme connu sous le nom d' " Opération Gareautrain ", un programme éducatif instauré en 1981 et conçu spécialement pour réduire le nombre d'accidents impliquant des jeunes aux abords des voies ferrées. Ce programme a été élargi depuis pour y inclure les cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires.

Le transport ferroviaire

L'objectif est de réduire davantage le nombre d'accidents et, par conséquent, de victimes et de pertes matérielles qui en résultent.

Au cours des dernières années, les chemins de fer ont joué un rôle prépondérant dans le développement de technologies visant à accroître la sécurité : dispositifs de réarmement de veille automatique, détecteurs de boîtes chaudes ou de coussinets échauffés (il y en a, par exemple, plus d'une douzaine sur la ligne du Chemin de fer Cartier), consignateurs d'événements, détecteurs de défauts de roues, appareils automatiques de détection de défaut du rail, voitures de contrôle de l'état géométrique de la voie (détermination de la qualité de la voie et des travaux d'entretien à effectuer).

En plus de concentrer leurs efforts sur la sécurité de l'infrastructure et du matériel roulant (programmes d'inspection et d'entretien), les chemins de fer ont développé à l'intention de leurs employés des programmes d'aide et de formation en matière de sécurité. Les chemins de fer ont de bonnes raisons d'éviter les accidents : ceux-ci coûtent très cher (les chemins de fer doivent eux-mêmes dégager l'emprise et réparer les dommages) et produisent des effets négatifs sur le service et l'image de la compagnie.

Tant à l'échelle fédérale que provinciale (que ce soit au Québec, en Ontario ou encore dans les provinces des Prairies), les principaux problèmes de sécurité ferroviaire (pour ce qui est du nombre de victimes) surgissent aux intersections de voies ferrées et de routes, ainsi que dans les cas d'intrusion sur les terrains et emprises ferroviaires, des situations sur lesquelles les chemins de fer ont à toutes fins pratiques peu de contrôle.

Chaque année au Canada il se produit plus de 350 accidents aux passages à niveau (387 en 1992 et 351 en 1995) et une centaine d'intrus sont heurtés par du matériel roulant (113 en 1995). Ce sont ces catégories d'accidents qui, parmi les événements ferroviaires, causent le plus de victimes (117 morts et 115 blessés graves en 1995).

Le Tableau 2-A présente une répartition du nombre de victimes tuées ou blessées gravement selon ces types d'accidents survenus au Québec, en Ontario, dans les Prairies et à l'échelle canadienne en 1995 pour les chemins de fer de compétence fédérale.

Le Tableau 2-B donne le nombre d'accidents correspondants ayant causé ces victimes, de même que le nombre de collisions de trains et de déraillements en voie principale survenus cette même année (1995) sur les chemins de fer fédéraux.

TABLEAU 2-A NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES À LA SUITE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995

Le transport ferroviaire

Accidents	Morts				Blessés graves ¹			
	QC	ONT	PR ²	CAN	QC	ONT	PR ²	CAN
aux passages à niveau	11	14	26	53	15	27	30	76
à des intrus	16	26	14	64	9	12	12	39

TABLEAU 2-B

NOMBRE D'ACCIDENTS SURVENUS SUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX EN 1995

Accidents	QC	ONT	PR ²	CAN
Acc. aux passages à niveau	52	113	137	351
Acc. survenus à des intrus	27	41	29	113
Collisions de trains en voie principale	1	8	2	15
Déraillements en voie principale	24	48	50	152

(1) : Blessure grave : blessure ayant nécessité l'hospitalisation de la victime.

(2) : Provinces des Prairies : Manitoba, Saskatchewan et Alberta.

Source : Sommaire statistique du BST, Événements ferroviaires 1996, Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le transport ferroviaire

Ce genre d'information de même que bien d'autres données complémentaires sur les événements ferroviaires (collisions et déraillements dans les cours de triage et voies d'évitement, nombre de wagons dérailés par accident, facteurs contributifs, etc.) ne sont toutefois pas disponibles pour l'instant en ce qui concerne les chemins de fer de droit québécois, aucun organisme s'occupant au niveau provincial de colliger de telles données ou de traiter ce genre de statistiques.

Certaines d'entre elles pourraient par contre devenir disponibles dans un proche avenir, une fois que sera en vigueur le " Règlement sur la sécurité ferroviaire " lequel obligera tous les chemins de fer provinciaux à aviser le MTQ de tout accident entraînant des blessures ou le décès d'une personne ou causant des dommages matériels (de plus de 50 000 \$) et à produire un rapport circonstancié de tels accidents. Ce règlement devrait normalement entrer en vigueur au cours de l'été 1998, conséquemment à certaines modifications prévues à la " Loi sur le transport terrestre guidé " et à l'entrée en vigueur de certaines de ses dispositions.

Les seules données disponibles pour l'instant en ce qui a trait aux accidents pouvant impliquer des chemins de fer québécois (via les dossiers de la Direction du transport multimodal du MTQ) ne sont que partielles, donc nullement représentatives de la situation réelle sur l'ensemble du réseau ferroviaire de compétence provinciale.

Même les données publiées annuellement par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur le nombre d'accidents impliquant un véhicule routier et un train, données qui sont extraites des fichiers administratifs constitués par la Société à partir du registre des rapports d'accidents, ne font pas de distinction en ce qui a trait au statut du chemin de fer.

Le Tableau 3 reproduit, à titre indicatif pour les années 1995 et 1996, les données publiées par la SAAQ sur les événements ferroviaires. Ces données peuvent difficilement faire l'objet de comparaison avec celles publiées par le BST, les critères de déclaration de ces accidents de même que le suivi exercé sur leurs conséquences aux fins de leur classement n'étant pas les mêmes pour les deux organismes.

Toute tentative de comparaison peut conduire finalement à des situations pour le moins équivoques. Par exemple, si l'on se réfère aux données publiées par les deux organismes pour l'année 1995, on s'aperçoit que le BST a recensé pour les chemins de fer fédéraux 52 accidents à des passages à niveau au Québec ayant fait 11 décès (et 15 blessés graves), alors que les données publiées par la SAAQ indiquent pour l'ensemble des chemins de fer (peu importe leur statut) 101 accidents impliquant un véhicule routier et un train et ayant fait 6 décès (et 17 blessés graves). Donc, deux fois moins de décès rapportés pour deux fois plus d'accidents recensés.

Le transport ferroviaire

TABLEAU 3

NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE ROUTIER ET UN TRAIN AU QUÉBEC SELON LA NATURE DES DOMMAGES et NOMBRE DE VICTIMES SELON LA NATURE DES BLESSURES

(Années 1995 et 1996)

Années	1995	1996
Nombre d'accidents		
• dommages corporels mortels ¹	5	10
• dommages corporels graves ²	13	9
• dommages corporels légers ³	<u>16</u>	<u>22</u>
Sous-total =	34	41
• dommages matériels seulement	<u>67</u>	<u>63</u>
Total =	101	104
Nombre de victimes		
• blessures mortelles	6	10
• blessures graves ⁴	17	11
• blessures légères	<u>32</u>	<u>35</u>
Total =	55	56

(1) : Accident avec au moins une victime décédée.

(2) : Au moins une victime hospitalisée.

(3) : Aucune victime hospitalisée.

(4) : Ayant nécessité l'hospitalisation de la victime.

Source : Dossier statistique - Accidents, Bilan 1996, Société de l'assurance automobile du Québec.

Le transport ferroviaire

Aucun des deux organismes ne publie des données ou des statistiques d'accidents (ferroviaires) par compagnie de chemin de fer ou pour un territoire plus petit qu'une province. Il devient donc difficile voire pratiquement impossible à partir des données publiées par ces organismes d'établir un diagnostic sur la sécurité ferroviaire pour une région administrative donnée ou pour un territoire relevant d'une direction territoriale (DT) du MTQ, comme la région de la Côte-Nord par exemple.

C'est pourquoi, outre le questionnaire d'enquête envoyé aux quatre chemins de fer de la région en mai 1996 (questionnaire qui portait principalement sur l'ensemble des activités ferroviaires et dont les résultats figurent à la section 10.4), une demande d'information additionnelle portant spécifiquement sur certains événements ou accidents ferroviaires qui seraient survenus au cours des trois dernières années (1995 à 1997) a été adressée en janvier 1998 aux transporteurs ferroviaires de la région dans le but d'obtenir, si possible, un portrait global de la situation pour l'ensemble du territoire à l'étude.

Au moment d'écrire ces lignes, soit environ trois semaines après avoir transmis cette demande d'information additionnelle, un seul transporteur ferroviaire, en l'occurrence le Chemin de fer de la Rivière-Romaine, a donné suite à cette demande.

En l'absence de données plus récentes et plus complètes couvrant l'ensemble des transporteurs, le tableau suivant présente une revue rétrospective des données disponibles concernant les événements ferroviaires survenus sur le territoire à l'étude pour la période s'étendant de 1991 à 1995.

Chemins de fer de la Côte-Nord					
Accidents	Années				
	1991	1992	1993	1994	1995
Collisions de trains en voie principale	0	1	0	0	1
Déraillements en voie principale	3	6	7	7	4
Accidents aux passages à niveau	0	0	1	0	1

Sources : - Questionnaire d'enquête auprès des transporteurs ferroviaires de la Côte-Nord, Mai 1996.
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Direction générale, Analyse de sécurité et communications, janvier 1997.

10.4. Résultats du questionnaire d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport ferroviaire de marchandises et de passagers sur la Côte-Nord, et de palier à l'absence de certains renseignements via les sources habituelles d'information, un questionnaire d'enquête a été préparé et expédié en mai 1996 aux quatre compagnies ferroviaires de la région.

Le questionnaire d'enquête portait principalement sur les points suivants :

- le parc de matériel roulant (composition selon le type d'équipement) ;
- la fréquence de circulation des trains (de minerai et de marchandises générales) et la durée moyenne des trajets ;
- le trafic ferroviaire (nombre annuel de wagons et/ou tonnage annuel) par principaux types de produits transportés pour les années 1990 à 1995 ;
- le nombre moyen de wagons chargés par train :
 - de minerai ;
 - de marchandises générales ;
- le coût annuel (dernière année disponible) d'exploitation des trains de marchandises - ventilation par catégorie de frais (infrastructures et matériel roulant) ;
- le nombre annuel d'accidents ferroviaires (années 1990 à 1995) :
 - collisions de trains en voie principale ;
 - déraillements en voie principale ;
 - accidents aux passages à niveau ;
- au plan environnemental :
 - le nombre annuel d'incidents ferroviaires (fuites ou déversements de matières dangereuses) et le nom des produits impliqués (années 1990 à 1995) ;
 - les risques ou facteurs de risques liés aux activités de transport ferroviaire ;
 - les mesures de prévention prises ou adoptées à l'égard de ces risques ; et
 - si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

La collaboration des répondants peut être dans l'ensemble qualifiée de très bonne. Deux des quatre transporteurs ferroviaires (Chemin de fer Cartier et Chemin de fer de la Rivière-Romaine) ont retourné le questionnaire complété. Un troisième questionnaire, celui du Chemin de fer Arnaud, a été complété au téléphone. Du côté du Chemin de fer QNS&L, on n'a pas reçu le questionnaire traitant spécifiquement des activités de transport ferroviaire, seul le questionnaire portant sur

Le transport ferroviaire

les intrants et les extrants de la compagnie minière (Enquête auprès des industries - secteurs primaire et secondaire - années 1990 et 1995) nous est parvenu. Certaines informations concernant tout particulièrement le transport ferroviaire de voyageurs (horaire des trains, achalandage annuel) et les trains de marchandises générales (liaisons et fréquences) ont toutefois pu être obtenues par le biais d'une demande téléphonique.

Le tableau qui suit fait état de la composition du parc de matériel roulant exploité par les trois compagnies ferroviaires ayant répondu au questionnaire d'enquête.

Type d'équipement	CFC	CFRR	CFA
Locomotives	31	3	5
Wagons de minerai	914	120	528
Wagons-citernes	31	6	10
Wagons plats	71	4	-
Autres*	27	20	-
Total	1074	153	543

* Wagons couverts (box cars), tombereaux, à ballast, génératrices, voitures voyageurs.

Le tableau suivant donne, pour les trains de minerai et les trains de marchandises générales, la fréquence du service ou des liaisons ferroviaires de même que la durée des trajets.

Chemins de fer et liaisons	Trains de minerai		Trains de march. gén.	
	fréquence	durée	fréquence	durée
Cartier				
• Port-Cartier/Mont-Wright et retour	22/sem.	26h30	hebdomadaire	24 hres
Rivière-Romaine				
• Lac Tio/Havre-St-Pierre ou inversement	aux 4 hres	1 hre	journalière	1 hre
Arnaud				
• Mine Scully/Pointe-Noire ou inversement	3/2 jours	16 hres	hebdomadaire	16 hres
QNS&L				
• Labrador City/Sept-Îles et retour	3-4/jour	nd	4/sem. ⁽¹⁾	nd
• Labrador City/Schefferville et retour	na	na	1/sem., le jeudi ⁽²⁾	nd

(1) et (2) : Voir au bas de la page suivante pour ces renvois.

Le Tableau 4 présente l'évolution du volume annuel de marchandises transportées (nombre de wagons et/ou tonnage de minerai et autres marchandises générales) par les chemins de fer Cartier et de la Rivière-Romaine pour les années 1990 à 1995,

ainsi que le volume annuel de minerai transporté par le QNS&L en 1990 et 1995.

Enfin, on retrouve au Tableau 5 une synthèse des autres informations obtenues lors de l'enquête effectuée auprès des transporteurs ferroviaires (nombre moyen de wagons chargés par train, nombre annuel d'accidents ferroviaires et d'incidents écologiques, identification des facteurs de risques relatifs à l'environnement et mesures de prévention).

Selon les renseignements recueillis, les risques à l'égard de l'environnement pouvant être liés aux activités ferroviaires (circulation des trains, entretien de la voie ferrée) semblent se situer principalement au niveau des fuites ou des déversements de carburant diesel ou de liquides hydrauliques (pouvant provenir du matériel roulant et de l'équipement d'entretien du réseau) et de la pulvérisation de produits (herbicides) aux fins de contrôle de la végétation dans les emprises ferroviaires.

Finalement, certaines questions sont toutefois demeurées sans réponse comme, par exemple, le bilan financier d'exploitation des trains de marchandises générales, les coûts liés au transport ferroviaire étant souvent intégrés ou " dilués " dans les frais d'exploitation des mines elles-mêmes.

Les chemins de fer miniers de la Côte-Nord semblent pour la plupart disposés à effectuer du transport de marchandises pour le compte d'autrui. Certains le font d'ailleurs présentement (QNS&L) alors que d'autres (Cartier, Arnaud) étaient, au moment de l'enquête, en pourparlers ou en négociations avec d'éventuels expéditeurs. Une entente a d'ailleurs été conclue entre Uniforêt et le Chemin de fer Cartier pour le transport de bois par rail vers la nouvelle scierie de la compagnie forestière érigée à proximité de son usine de pâte à Port-Cartier.

-
- (1) : Des 4 aller-retour hebdomadaires effectués sur cette liaison, un l'est à l'aide d'un train de marchandises omnibus ou train collecteur (" way freight train ") alors que les trois autres sont effectués par un train express ou direct (" through freight train ") ; ce dernier peut quand même faire quelques arrêts en chemin pour approvisionner les camps ou les pourvoiries, mais les arrêts sont moins fréquents que dans le cas du " way train ".
- (2) : Cette liaison est effectuée par un " way train ". (Juillet 1996)

Le transport ferroviaire

TABLEAU 4

TRAFIC ANNUEL DE MINÉRAI ET DE MARCHANDISES GÉNÉRALES POUR CERTAINS CHEMINS DE FER DE LA CÔTE-NORD
(Années 1990-1995)

Années	Minérai		Marchandises gén.	
	Nb wagons	Tonnage	Nb wagons	Tonnage
Chemin de fer Cartier ⁽¹⁾				
1990	155 810	14 227 104	nd	306 326
1991	172 076	16 196 616	nd	325 564
1992	162 141	14 754 511	nd	285 568
1993	147 933	13 633 530	nd	225 152
1994	180 535	16 325 622	nd	211 548
1995	177 919	16 307 467	nd	215 320
Chemin de fer de la Rivière-Romaine ⁽¹⁾				
1990	45 375	2 949 421	nd	nd
1991	nd	nd	nd	nd
1992	39 402	2 361 177	nd	nd
1993	27 503	1 896 844	nd	nd
1994	44 781	2 865 996	nd	nd
1995	43 082	2 770 124	nd	nd
Chemin de fer QNS&L ⁽²⁾				
1990	nd	14 253 419	nd	nd
1995	nd	15 028 499	nd	nd

Sources : (1) : Questionnaire d'enquête auprès des transporteurs ferroviaires, Mai 1996.

(2) : Enquête auprès des industries, secteurs primaire et secondaire, années 1990 et 1995, Juin 1996.

Le transport ferroviaire

TABLEAU 5

SOMMAIRE DES AUTRES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE AUPRÈS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE LA CÔTE-NORD
(Années 1990 à 1995)

Chemins de fer	Cartier	R.-Romaine	Arnaud
<u>Nb moyen wagons/train</u>			
mineral	150	42	121
marchandises gén.	40	2	9
<u>Nb accidents ('90-'95)</u>			
collisions trains	2	0	0
déraillements	12	1 ('93)	1 ('95)
passages à niveau	0	0	0
<u>Environnement</u>			
a) nb incidents ecol. produits	6 (4 ans) carburant diesel	0 -	3 (4 ans) carb. diesel
b) identification facteurs de risques	oui transport produits pétroliers et explosifs + fuites carburant ou liquides hydrauliques	oui nd	non
c) mesures de prévention prises ou adoptées	décontamination transfo. (1995) + plan d'urgence écrit et revu périodiquement	nd	aucune
d) étude/évaluation effets envir.	oui et non remplacement réservoirs pétroliers souterrains par hors terre + boîtes avec absorbants et équipement d'intervention installés à chaque campement	n/s/p	oui demande d'autorisation au MEF pour entretien réseau (défoliant, phytocides, herbicides)

Signes conventionnels :

nd = non disponible, information non fournie ou aucune réponse

n/s/p = ne sais pas

10.5. Questions environnementales

La présente section de ce chapitre sur le transport ferroviaire n'a pas pour but de fournir une analyse détaillée de la problématique liée à la présence du chemin de fer sur la Côte-Nord et de ses effets sur les milieux humain et naturel, mais plutôt de présenter une description sommaire des principaux risques d'ordre environnemental associés à l'exploitation de ce mode de transport dans la région. Pour une analyse plus en profondeur de la situation, le lecteur voudra bien s'en référer à la partie des études techniques (Chapitre 5) traitant spécifiquement de la question environnementale.

Les principaux risques à l'égard de l'environnement qui sont liés à la présence ou à l'exploitation des chemins de fer sur la Côte-Nord résident au niveau des fuites ou déversements de produits pétroliers (ou autres matières dangereuses) et de l'utilisation de produits chimiques pour le contrôle de la végétation dans les emprises ferroviaires.

Les fuites ou déversements de carburant (ou autres matières dangereuses) peuvent survenir lors du chargement ou du déchargement des trains, lors des opérations de transport ou encore lors d'accidents ferroviaires (collisions ou déraillements). Ces fuites ou déversements peuvent entraîner une contamination des sols. Les zones les plus susceptibles d'être contaminées sont les centres de triage ou rampes de chargement des trains, les gares et lieux de transition des trains, les terrains adjacents aux ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant et aux réservoirs de carburant, de même que les sols en contact avec les dormants de chemin de fer, principalement où il y a des amoncellements de dormants (lesquels sont traités au créosote).

La législation québécoise en matière d'environnement stipule que lorsqu'un déversement accidentel de produits dangereux ou néfastes pour l'environnement se produit, on doit en avvertir le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) et prendre les mesures nécessaires pour procéder au nettoyage et à la restauration du site.

Selon le MEF, plus d'une trentaine de déversements sont survenus sur les chemins de fer miniers de la Côte-Nord entre les mois d'avril 1994 et juillet 1997. Les deux tiers de ces déversements se sont produits dans les cours de triage et les rampes de chargement de trains, et les principales marchandises impliquées ont été par ordre d'importance le carburant diesel, les huiles, le mazout lourd et du minerai de fer (à noter que ce dernier n'est pas considéré comme une matière dangereuse). Le pire accident écologique à survenir durant cette période a été celui du 30 novembre 1994 alors que plus de 60 000 litres de diesel furent déversés suite au déraillement d'un convoi du CFC à une centaine de kilomètres du mont Wright.

L'épandage d'herbicides ou d'agents phytocides dans les corridors ou emprises

Le transport ferroviaire

ferroviaires vise à assurer un contrôle chimique de la croissance de la végétation de façon à ce que la couverture végétale n'entrave pas l'accès aux installations ferroviaires et n'interfère pas avec leur bon fonctionnement et leur entretien.

Cette opération fait partie de la liste des activités ou projets soumis à l'application de la " Loi sur les pesticides " et ses règlements. Cette activité est donc assujettie à l'obtention, au préalable, d'un certificat d'autorisation du MEF (accordé en vertu de l'article 22 de la " Loi sur la qualité de l'environnement "). La directive administrative no 17 du MEF sur les pesticides prescrit les renseignements à fournir lors d'une telle demande d'autorisation et contient les normes et exigences à rencontrer pour l'acceptation du projet en regard de la qualité de l'environnement, ainsi que les mesures de mitigation et de compensation à réaliser.

Au cours des trois dernières années (1995 à 1997), six projets d'épandage de phytocides ont été autorisés par le MEF pour les chemins de fer de la Côte-Nord, soit pour la stérilisation du ballast, la défoliation des emprises ou le traitement de souches (1 projet pour le CFA, 1 pour le CFRR, 2 pour le CFC et 2 pour le QNS&L). La longueur des voies ou emprises ferroviaires ayant fait l'objet d'un traitement durant cette période approche les 800 kilomètres, ce qui représente plus des deux tiers des voies principales du réseau ferroviaire total de la Côte-Nord.

L'épandage est effectué par des entrepreneurs spécialisés dans ce genre de traitement. Les compagnies ferroviaires comme le QNS&L et le CFC qui possèdent un long réseau de voies ferrées procèdent habituellement à une segmentation de celui-ci aux fins de l'application de ces traitements, dans le but de répartir sur plusieurs années le coût total d'entretien de leur réseau.

Parmi les répercussions environnementales de l'emploi de phytocides dans les corridors ferroviaires, on note la destruction de la végétation (impact visuel) et les risques de contamination des sources d'approvisionnement en eau potable.

Le risque de contamination de l'eau potable par la pulvérisation d'herbicides dans les corridors ferroviaires de la Côte-Nord est minime. Les municipalités traversées par les chemins de fer étant desservies par un système d'aqueduc municipal et l'épandage des phytocides font l'objet d'un contrôle de façon à assurer la présence de périmètres de protection pour les cours d'eau et les puits d'approvisionnement.

Le bruit et les vibrations causés par le passage des trains peuvent constituer d'autres effets désagréables de ce mode de transport sur l'environnement humain. Ces nuisances environnementales ne semblent pas toutefois s'avérer un problème préoccupant pour la population de la Côte-Nord, aucune plainte n'ayant été formulée à ce sujet auprès du MEF au cours des cinq dernières années.

10.6. Conclusion (tendances et perspectives)

10.6.1. Le transport ferroviaire de marchandises

Le réseau ferroviaire nord-côtier a joué à partir des années cinquante un rôle important dans le développement économique de la région. Et ce rôle qui se poursuit encore aujourd'hui pourrait bien être appelé à s'accroître au cours des prochaines années.

Ce réseau qui comporte au départ de Sept-Îles et de Port-Cartier deux longues lignes de chemin de fer pénétrant profondément l'arrière-pays, dans les formations rocheuses de la province géologique du Grenville, a été conçu et construit pour permettre l'acheminement de longs et nombreux convois de minerai de fer vers les installations portuaires de la côte.

Depuis la fermeture des mines à Schefferville et au Lac Jeannine, ces lignes de chemin de fer sont utilisées bien en deçà de leur capacité de transport. Mais cette situation pourrait bien changer dans un proche avenir.

Déjà, l'exploitation par la compagnie forestière Uniforêt de nouveaux territoires de coupe au nord de Port-Cartier a mené à la conclusion d'une entente avec le Chemin de fer Cartier pour l'acheminement du bois vers sa nouvelle scierie érigée en 1994-95 à proximité de son usine de pâte à Port-Cartier. Le nouveau complexe de sciage d'une capacité de 350 millions de pmp (pieds mesure de planche) par année doit commencer à être alimenté par train dès la fin de l'année 1997. Des trains composés d'une quarantaine de wagons effectueront le transport sur une distance de près de 170 kilomètres, selon une fréquence établie sur la base de deux ou trois jours par semaine au début et devant normalement être portée par la suite à cinq et sept jours par semaine dans le courant de l'année 1998. Le bois fait partie des produits pondéreux parfaitement adaptés au mode de transport ferroviaire.

Par ailleurs, l'intensification ces dernières années de l'exploration minière sur la Côte-Nord et au Labrador a conduit à la découverte d'importants gisements ou d'indices prometteurs dans la région.

De nouveaux projets miniers font actuellement l'objet d'études de faisabilité. Il y a tout d'abord au lac Virot, près de Fermont, un gisement de silice (quartz pur) dont les réserves connues sont évaluées à plus de 3 millions de tonnes et dont l'exploitation pourrait donner lieu à l'implantation d'une usine de silicium-métal à Sept-Îles ou Port-Cartier.

Au lac Brisson dans le Nouveau-Québec, au nord-est de Schefferville,

l'exploitation d'un gisement de zirconium dont les réserves sont estimées à 50 millions de tonnes requerrait le prolongement de la ligne du Chemin de fer QNS&L. Au lac Nipisso, à 65 km au nord de Sept-Îles, des indices prometteurs de cuivre-nickel situés à quelque 15 km seulement de la voie ferrée ont été découverts à l'été de 1996.

Avec l'avancement de ces projets et l'intensité avec laquelle se poursuivent les activités d'exploration minière sur la Côte-Nord, on devrait assister prochainement ou au tournant du siècle à l'entrée en opération de nouvelles mines et, par conséquent, à une hausse de la demande en transport ferroviaire de marchandises. L'exploitation de ces nouveaux gisements constitue un potentiel de trafic supplémentaire et autant d'opportunités d'affaires pour les transporteurs ferroviaires de la région.

L'acheminement de ces nouveaux trafics vers les villes côtières devra évidemment faire l'objet d'ententes entre les nouveaux expéditeurs et les transporteurs ferroviaires, ces derniers étant des chemins de fer privés voués d'abord et avant tout aux besoins de leur compagnie-mère respective.

10.6.2. Le transport ferroviaire de passagers

Seul transporteur ferroviaire de passagers de la région, le QNS&L a vu son trafic voyageurs diminuer considérablement sur l'ensemble de son réseau depuis le début des années '80, depuis en fait l'interruption des activités minières à Schefferville. De plus de 50 000 voyageurs qu'il était en 1981 toutes liaisons confondues, le trafic a chuté à environ 28 000 passagers en 1984. Le trafic annuel n'a cessé de péricliter depuis, plongeant sous le seuil des 15 000 voyageurs en 1993 pour atteindre un maigre 8 500 passagers en 1995.

Cette baisse importante et continue de la clientèle crée depuis plusieurs années déjà une pression de plus en plus grande pour un arrêt du service. Bien que celui-ci fasse actuellement l'objet d'une aide financière fédérale pour en assurer le maintien, cette aide ne couvre qu'une partie seulement des pertes encourues par la compagnie ferroviaire pour la prestation de son service voyageurs. Il est donc tout à fait légitime de se demander combien de temps encore la compagnie ferroviaire, ou plutôt, la société minière acceptera-t-elle ou aura-t-elle la capacité financière de poursuivre à perte l'exploitation d'un tel service ?

Or, la ligne ferroviaire du QNS&L constitue le seul lien terrestre avec une région aussi éloignée que celle de Schefferville ; elle constitue en fait le seul mode de transport permettant aux communautés nordiques de se déplacer à des coûts accessibles pour l'ensemble des citoyens.

Le transport ferroviaire

La clientèle voyageurs est constituée non seulement de résidents de la région mais également de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles/Labrador City/Schefferville ou qui se rendent à des pourvoiries et d'autres points intermédiaires pour des fins récréatives ou sportives (surtout la chasse et la pêche).

L'achalandage touristique sur la Côte-Nord est en pleine croissance suite aux nombreux efforts déployés ces dernières années pour développer cette industrie. Et selon les intervenants et entreprises oeuvrant dans ce secteur d'activité, cette tendance devrait se maintenir au cours des prochaines années en raison du fort potentiel touristique de la région et une augmentation des produits et circuits touristiques.

Les territoires desservis par le chemin de fer, notamment la région de Schefferville, sont particulièrement favorables au développement de produits touristiques reliés à l'exploitation de la faune (activités de chasse et de pêche) et au plein air (tourisme d'aventure, de motoneige, de canot-kayak). Le chemin de fer, longeant les rivières Moisie et Nipissis et permettant un accès économique à cette vaste région qu'il dessert, se révèle un atout majeur au plan touristique. Les organismes de développement économique et touristique de la région et les autorités du chemin de fer auraient un intérêt commun à développer davantage ce potentiel touristique.

Les perspectives de croissance de l'industrie touristique sur la Côte-Nord devraient avoir notamment comme impact sur les transports une augmentation de la clientèle touristique à bord de l'unique train de passagers desservant la région. Une évaluation de l'utilisation de ce mode de transport par la clientèle touristique devrait cependant être effectuée par les organismes de promotion ou de développement touristique de la région afin de pouvoir suivre et quantifier cet impact.