

Titre : "L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador".
Auteur : Richard Leclerc
Directeur : Marcel Daneau
Essai de 12 crédits déposé le 21 octobre 1986.

RESUME

Le transport ferroviaire favorisera le développement économique de la Région Québec-Labrador à partir du début de la décennie cinquante. Sur cette "Terre de Caïn" le train s'avérera indéniablement le moyen idéal tant au point de vue technique qu'économique, pour transporter sur de longues distances et à faibles coûts les ressources minières extraites du sous-sol de la région. Ce travail se veut avant tout une étude sur les réseaux ferroviaires qui furent aménagés sur le territoire à partir de 1948 pour le transport du minerai de fer.

Par rapport aux objectifs d'apprentissage du Programme interdisciplinaire d'aménagement du territoire et développement régional, notre sujet de recherche s'avère pertinent. Notre étude cherche à améliorer et à approfondir des connaissances qui seront d'un grand apport pour l'avancement des connaissances des deux domaines d'études (aménagement du territoire et de développement régional) du Programme ATDR dispensé à l'Université Laval. D'ailleurs peu de travaux ont été menés jusqu'à ce jour afin d'analyser le système ferroviaire québécois, notamment celui du Québec-Labrador.

Pour les besoins du présent essai, nous avons eu recours principalement à des documents écrits, tels les publications des compagnies ferroviaires, les articles de revues spécialisées, les rapports de recherches publiés par des firmes de consultants, etc.

L'exploration du minerai de fer dans la région Québec-Labrador

La région Québec-Labrador englobe deux régions distinctes: la région administrative de la Côte-Nord et le Labrador. La superficie totale de

territoire est de 488 647 Km² (soit plus que la surface occupée par le Portugal, la Suisse et les deux Allemagnes).

Sur le plan géologique le territoire se divise en deux parties: la Fosse du Labrador et la Province de Grenville. La Fosse du Labrador est constituée essentiellement de roches d'origine sédimentaire et éruptive. La Province de Grenville est composée de calcaires cristallins et impurs, de gneiss, de schistes cristallins et de roches ignées.

L'expression "raz-de-marée" n'est pas exagérée pour décrire l'arrivée massive, au début des années quarante, des groupes miniers venus quantifier sur le territoire, le potentiel ferrugineux du Québec-Labrador. Devant cette nouvelle ère qui s'annonce prometteuse, le pouvoir politique en place à Québec y voit l'occasion de mettre notre nation sur la voie de la prospérité économique. Pour ce faire, le gouvernement de Maurice Duplessis tentera d'attirer de grandes multinationales, d'origine américaine qui grâce à leurs forces financières et technologiques pourront implanter en terre québécoise les industries de demain. En contrepartie, l'Etat s'engageait à offrir des concessions minières et d'alléchantes déductions fiscales.

Le système ferroviaire de la région Québec-Labrador

La conquête du Labrador par le rail n'est pas une idée nouvelle issue des services de planification des sociétés minières. Déjà en 1884, Robert Bell dans un article paru dans un journal torontois suggérait la construction d'un axe ferroviaire au Labrador. Croyant ardemment en l'avenir de ce territoire fruste, le Premier ministre du Québec, Honoré Mercier propose en 1886 à des promoteurs britanniques, la cession d'un lot important de terres afin d'établir un chemin de fer translabradorien. Le projet n'eut jamais d'aboutissement.

La majorité des entreprises ferroviaires oeuvrant en territoire québécois relève de la compétence du Parlement du Canada car étant considérées comme des activités économiques de juridiction fédérale. Le pouvoir législatif de l'Assemblée nationale

du Québec à l'égard des chemins de fer se limite exclusivement aux réseaux intra-provinciaux, dans la mesure où ces exploitations n'ont pas été proclamées par le Parlement central à l'avantage général de la nation.

Nous allons maintenant présenter brièvement chacun des chemins de fer du Québec-Labrador:

Chemin de fer de la Rivière Romaine

La compagnie de chemin de fer de la Rivière Romaine est une société de transports ferroviaires qui a été constituée le 10 mars 1949 en vertu d'une loi spéciale du Québec. Ses activités se limitant au territoire québécois, elle est soumise à la Loi québécoise sur les chemins de fer.

Les études topométriques sur le terrain ayant été complétées, les premiers travaux d'aménagement du tracé définitif de la voie ferrée d'une longueur de 43 Km débuteront en 1948 pour se terminer en 1950.

Les marchandises transitant sur le chemin de fer peuvent se diviser en deux catégories: la première, à destination de Havre Saint-Pierre, représente la portion la plus importante du trafic total du réseau, elle consiste en chargement d'ilménite. Le reste du trafic est constitué d'approvisionnements (ex. pièces d'équipements motorisés) destinés au soutien logistique de la mine du Lac Allard. En vertu de sa loi constitutive, la compagnie ne peut transporter sur son réseau que les travailleurs à son emploi, leurs familles et toutes autres personnes qu'elle a invitées. Le chemin de fer s'avère d'ailleurs le seul lien terrestre avec l'arrière-pays.

Chemin de fer du littoral Nord du Québec et du Labrador

Créé le 14 mai 1947, par une Loi privée du Canada, la Compagnie de chemin de fer du Littoral Nord du Québec et du Labrador est une entreprise de transport ferroviaire privée, déclarée d'utilité publique et exerçant ses activités au Québec et au Labrador. Elle opère une ligne ferroviaire interprovinciale, ce qui en fait une entreprise

fédérale assujettie à la Commission canadienne des transports.

Pendant 40 mois, plus de 6500 ouvriers provenant du Québec, des Etats-Unis, et même du continent européen, s'acharneront, à construire l'axe ferroviaire du Québec-Labrador. Le dernier crampon d'or sera enfoncé le 13 février 1954 au kilomètre 573 par Jules Timmins, Président de Hollinger-Hanna. Long de 573 km le tronçon reliant Sept-Iles à Shefferville traverse quatre régions physiographiques très contrastées: les Basses-terres de la Côte-Nord, le Massif des Laurentides, le Plateau des Lacs et les Collines du Labrador.

La Compagnie du Littoral Nord est le plus important transporteur ferroviaire de matière ferrugineuse au Canada. La société occupe par ailleurs le troisième rang après le Canadien National et CP Rail, en ce qui concerne le volume du trafic de marchandises (comprenant le minerai) transporté. En 1983, 39,3% du minerai et 7% de l'ensemble des marchandises expédiées par chemin de fer au Canada, ont transité par ce réseau.

Chemin de fer Cartier

La Compagnie de Chemin de fer Cartier a été formée par une loi spéciale du Québec, le 6 février 1958. Ses activités se bornant à l'espace québécois, l'entreprise est subordonnée à la Loi sur les chemins de fer du Québec.

Dès 1956, la Compagnie minière Québec-Cartier entamera l'étude d'itinéraires pour le passage d'un chemin de fer entre Port-Cartier et Lac-Jeanne. La construction de la ligne sera complétée le 29 novembre 1960 par l'installation de la dernière voie dans le centre de triage du Lac-Jeanne. Au début de la décennie soixante-dix, la compagnie minière déplacera ses activités d'exploitation vers le Mont-Wright (Fermont). C'est à partir d'un embranchement situé au kilomètre 280 que le tronçon sera prolongé de 137 km vers le nord-est. Avec l'inauguration de cette ligne en 1973, le chemin de fer Cartier disposera dorénavant de 443 km de voies principales.

Entre 1961 et 1964, le réseau a servi au transport d'environ 244 293 060 tonnes de minerai tout-venant

ou de concentré. Depuis la fermeture des installations de Sidbec-Normines à Lac Fire et au Lac-Jeannine, le Mont-Wright demeure le seul site d'exploitation encore desservi par la compagnie.

Le chemin de fer et le territoire

Le territoire québécois possède une richesse inestimable et précieuse qui jusqu'au début de la décennie cinquante n'avait pu être exploitée à sa juste valeur. Avant l'arrivée des entreprises minières, le développement urbain au coeur du Québec-Labrador était inexistant à l'exception de quelques camps forestiers et de pourvoiries.

L'Ouest canadien naîtra avec le chemin de fer. Des centaines d'agglomérations surgiront en bordure de l'axe ferré. Outil d'unification nationale, l'expansion du rail répondait avant tout à des préceptes politiques et économiques. Au cours des années 1840 l'abolition des tarifs préférentiels britanniques pour les exportations vers la métropole, amènera le développement d'un marché économique canadien. En favorisant le peuplement de régions nouvelles (i.e. Prairies), le rail deviendra l'instrument par excellence pour l'extension des frontières politico-économiques du Canada. Des colonies britanniques (i.e. Colombie-Britannique) exigeront que leur territoire soit relié par chemin de fer contre leur intégration à la Confédération canadienne.

Les chemins de fer du Québec-Labrador ne suivront pas ce modèle de développement basé sur la déserte de l'établissement de colonies aux abords de l'emprise ferroviaire. Le rail n'initiera pas l'extension et le peuplement du territoire, mais accompagnera plutôt le développement des centres urbains en favorisant le désenclavement. Dans cette contrée, la voie ferrée sert plutôt de moyen d'accès à des points d'arrêts terminaux que médians. Seul contact terrestre avec l'avant-pays, l'axe ferroviaire constitue un lien d'approvisionnement captif pour les communautés dispersées et isolées qu'il dessert.

La création de tronçons vers le centre du Québec-Labrador au début des années cinquante sera la

clé du développement et de l'exploitation des sites miniers. La construction de ces lignes par des intérêts privés n'est qu'un processus d'organisation d'infrastructures à des fins monofonctionnelles (i.e. l'évacuation des richesses minérales de l'arrière-pays vers un terminal portuaire). Ces transporteurs n'ont pas pour mission de veiller au développement et à la densification des zones jouxtant à l'emprise ferroviaire (ce qui est quasi-impensable connaissant la physiologie du territoire), comme ce fut le cas pour les premiers chemins de fer canadiens. Depuis la construction des deux principaux axes du Québec-Labrador (littoraux Nord et Cartier), fort peu de colonies se sont édifiées sur une base permanente en bordure des lignes ferroviaires. Les seuls établissements humains que l'on y retrouve sont pour l'hébergement des préposés à l'entretien de la voie et des équipages de relève des convois.

Le rail contribuera à modifier radicalement les activités économiques de base (ex. pêche) et le visage rural des agglomérations de Port-Cartier et de Sept-Iles. L'aménagement et la mise en opération du chemin de fer seront des éléments moteurs qui favoriseront la prospérité de ces deux communautés. Le chemin de fer au Québec-Labrador, né de l'industrie minière, n'est pas seulement un outil de transport pour le minerai de fer, mais également un instrument primordial pour la survie des villes nordiques. L'axe ferroviaire constitue pour ces agglomérations isolées, la seule liaison terrestre avec le reste du Québec méridional.

L'ensemble de ces tronçons a été conçu prioritairement pour satisfaire aux besoins individuels des entreprises d'exploitation. La suspension des activités minières de ces sociétés entraîne généralement une diminution importante des services de transport offerts aux résidents du nord (ex. Schéfferville). Ce phénomène est accentué par le caractère mono-industriel de ces municipalités qui amène les résidents à les désertir afin de trouver ailleurs un nouveau travail. L'exode des populations aura pour effet d'engendrer pour ces transporteurs un fléchissement de la rentabilité

résultant de la baisse des passagers et des marchandises transportées contre rémunération.

Le chemin de fer du Littoral Nord est également une voie d'entrée aux vastes territoires de pêche et de chasse du Québec-Labrador. Riches en saumon, les rivières de la région sont facilement accessibles à partir de l'emprise ferroviaire. Disposant d'un horaire flexible, les trains à passagers peuvent arrêter lorsque nécessaire à une des gares localisées sur le parcours afin de cueillir ou déposer des vacanciers. Le rail permet également aux autochtones de transporter, durant la saison de chasse, les caribous qu'ils ont abattus.

Conclusion: L'avenir de l'infrastructure ferroviaire de la région Québec-Labrador

Entre 1979 et 1983, les expéditions de minerai de fer du Québec ont dramatiquement chuté. Cette baisse rapide de la demande amènera les minières à rationaliser leurs activités dans la région. Malgré une légère reprise des ventes de fer depuis 1984, les expéditions de minerai sont inférieures au pic atteint en 1979. Cette conjoncture a eu pour effet d'entraîner une sous-utilisation des lignes couvrant le territoire à un niveau bien en-deçà de la capacité théorique de ces infrastructures.

Quelques alternatives sont souhaitables afin d'assurer la survie du transport ferroviaire dans le Québec-Labrador.

Le développement et la poursuite des activités ferroviaires dans la région, reposent sur la polyvalence des chemins de fer au détriment d'une utilisation mono-fonctionnelle. Le rail est un outil de développement qui doit servir non seulement à la manutention du minerai, mais il doit également contribuer à l'émergence d'un nouveau dynamisme économique régional.

L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador s'avère un axe de pénétration idéal pour accéder à un arrière-pays où abonde la faune aquatique et terrestre. Royaume de la pêche et de la chasse, les rivières et lacs bordant les tronçons

ferroviaires sont particulièrement riches en saumons et en truites, tandis que les terres adjacentes sont populeuses en petit et gros gibier.

Nous avons étudié dans cet essai, l'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador. L'objectif premier de cette recherche était d'exposer les particularités de ces chemins de fer, puis de présenter l'influence qu'ils auront sur le développement régional.

Comme le suggère une étude de Transports-Québec (1983), il y aurait avantage pour les Compagnies de chemin de fer Cartier et du Littoral Nord, d'entreprendre la rationalisation et l'électrification de leur tronçon. Malgré un investissement initial important, ces sociétés tireraient profit à long terme de ces modifications en voyant leur charge d'exploitation diminuer et leurs bénéfices s'accroître.