

Le traversier-rail Baie-Comeau / Matane: Une ouverture sur l'Amérique

Richard Leclerc, Ph.D

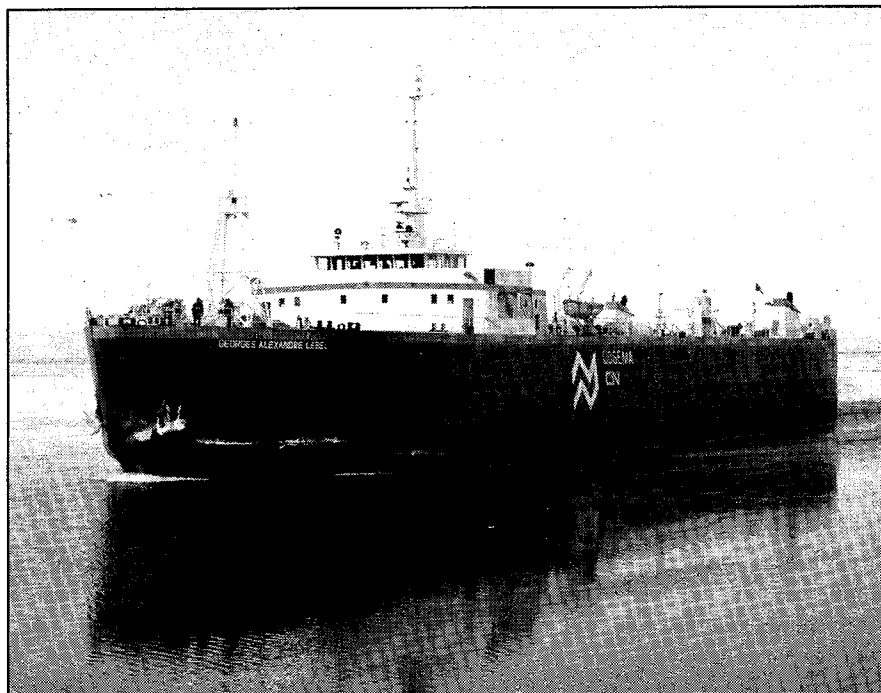
Dans la région de Baie-Comeau, deux micro-réseaux ferroviaires industriels privés sont en activité depuis plusieurs années. La Compagnie de Papier Québec et Ontario opère depuis 1936 une voie ferrée entre son moulin à papier et le port ferroviaire situé à Baie-Comeau. Quant à la Société des métaux Reynolds, elle exploite un tronçon qui relie son aluminerie à la zone portuaire.

En fonction depuis l'hiver 1978, le traversier-rail Baie-comeau/Matane est le seul lien ferroviaire existant entre la région de la Côte-Nord et le reste du continent. N'assurant que le transport du fret, le traversier de la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) achemine vers Matane, par le biais du réseau ferroviaire, propriété du Canadien National, les wagons qui pourront être expédiés vers de nombreux points de destination nord-américains.

La Compagnie du chemin de fer de Matane et du Golfe qui établit le lien entre Mont-Joli, Matane, la Côte-Nord et le reste du réseau ferroviaire nord-américain a été fondée en 1902. Cependant, ce n'est qu'en 1910 que cette ligne de 56 kilomètres fut achevée. Propriété de CN Rail depuis 1975, on y transporte surtout des matières premières (ex.: produits forestiers en provenance de Baie-Comeau).

Objectifs et raisons d'être

En vertu de sa loi constitutive, la Compagnie de gestion de Matane détient le mandat d'assurer le transport maritime



Le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel

entre l'Est du Québec et la Côte-Nord, afin de relier cette dernière région aux services ferroviaires nord-américains. Elle possède aussi le droit d'acquiescer des navires afin de s'acquiescer de sa tâche. Quant à la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR), elle gère les installations ferro-portuaires localisées à Baie-Comeau, tandis que le personnel du Chemin de Matane et du Golfe s'occupe d'opérer les équipements de transbordement matanais.

La raison d'être de cette entreprise conjointe fut motivée essentiellement par les besoins des grandes multinationales étrangères installées sur la

Côte-Nord pour l'exploitation des richesses naturelles du pays. Dès les années 1950, des groupes de citoyens des deux rives souhaitèrent l'établissement de ce lien maritime afin de favoriser le développement économique. Au cours de la décennie suivante, des entreprises, comme la Compagnie minière Québec-Cartier, abondèrent dans le même sens. La mise en service d'un traversier-rail devait favoriser un accès plus rapide et à des coûts moindres aux grands centres industriels nord-américains. Finalement, au début des années 1970, le projet fut remis à l'ordre du jour lorsqu'une étude commandée par le gouvernement fédéral en vue d'analyser le transport dans le

Bas-Saint-Laurent recommanda la création de ce service, afin de donner une impulsion nouvelle aux échanges inter-rives¹.

Extrants et ressources financières allouées

Depuis sa création en 1975, le gouvernement du Québec a alloué une somme de 3 831 772 \$ pour la création du traversier-rail. Il faut également ajouter les contributions du gouvernement canadien, 2 M\$ de la ville de Baie-Comeau, 1 M\$ et du Canadien National, 1 M\$².

Entre 1975 et 1978, deux millions de dollars ont été consacrés au capital de la SOPOR, tandis que 781 000 \$ furent octroyés à des firmes d'ingénieurs. Finalement, en 1979, le gouvernement du Québec consentait à verser, durant trois ans, 350 000 \$ dans le dessein d'aider la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive à rembourser un emprunt qu'elle avait contracté. Quant à la Compagnie de gestion de Matane, le gouvernement du Québec possède dans cette entreprise une participation minoritaire (7 %) par le biais de la Société des traversiers du Québec, tandis que le Canadien National est l'actionnaire principal (49 %).

Depuis son inauguration en janvier 1978, le service de traversier-rail a été utilisé presque essentiellement pour le transport de papier produit par la Compagnie de papier Québec et Ontario, ainsi que d'aluminium manufacturé par Métaux Reynolds à leur usine de Baie-Comeau (figure 1).

Organisme responsable des opérations ferro-portuaires

La société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive est une société d'État créée par le gouvernement du Québec en 1975. C'est le ministère des Transports qui est responsable de cet organisme. Six personnes siègent à son conseil d'administration: une est désignée par le ministère des Transports, une par CN Rail, tandis que les autres

nominations sont du ressort de la ville de Baie-Comeau.

La SOPOR s'occupe de gérer les opérations portuaires à Baie-Comeau et à son bureau administratif dans cette même ville. La Société dispose d'une structure d'opération très légère. Deux employés s'occupent de la gestion quotidienne de l'entreprise, lesquels sont prêtés par le Canadien National qui assure leur rémunération en vertu d'une entente conclue entre les deux sociétés d'État. À ces effectifs, en vertu d'un contrat de service signé avec la Compagnie Québec et Ontario, s'ajoutent les travailleurs et le matériel ferroviaire (ex.: locomotive de manœuvre) de la papetière qui appuie la bonne marche des activités de transbordement du traversier-rail, ainsi que des opérations de la gare de triage de Baie-Comeau.

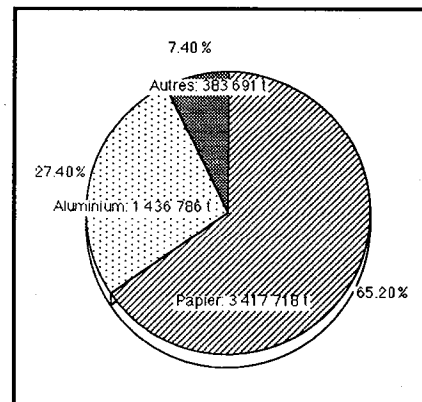
Afin de mener à bien son mandat, la SOPOR dispose d'un débarcadère ferroviaire qui favorise un mouvement rapide des wagons entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. À cette installation maritime, s'ajoutent deux faisceaux de triage, le premier d'une capacité de 55 wagons et le second (voies d'entreposage) pouvant accueillir jusqu'à 88 wagons, auxquels s'additionnent les équipements nécessaires au transbordement intermodal pour des fins régionales. Sur la rive sud, le port de Matane dispose également de tels aménagements qui lui permettent de recevoir et d'expédier les convois ferroviaires.

Par ailleurs, la Compagnie de gestion de Matane est une entreprise à capital-actions créée en vertu de la Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane Inc.³ Elle dispose d'un traversier-rail, le M/V Georges-Alexandre-Lebel, construit en Colombie-Britannique et achevé au printemps 1975. Ce navire d'une capacité de 7 892 t.j.b. peut loger dans sa cale jusqu'à 31 wagons.

Clientèle-cible

Le service de traversier-rail est utilisé

FIGURE 1
Trafic marchandises de la COGEMA, 1978-1990



Source: Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive

principalement par deux entreprises états-uniennes, soit les Métaux Reynolds et la Compagnie de papier Québec et Ontario, toutes deux localisées à Baie-Comeau. Inauguré le 26 janvier 1978, il est en activité douze mois par année durant les jours ouvrables. À la demande des expéditeurs, des opérations peuvent être menées la fin de semaine.

Conclusion

Dans le contexte québécois, le traversier-rail reliant le Bas-Saint-Laurent à la Côte-Nord constitue un excellent exemple où le gouvernement du Québec a contribué à l'intégration géographique au circuit commercial nord-américain, d'une région naguère isolée du réseau ferroviaire continental. La contribution québécoise à l'implantation du traversier-rail, bien qu'elle se soit limitée à 3 831 000 \$, n'en a pas moins généré des effets géo-économiques et géopolitiques qui n'ont aucune commune mesure avec l'investissement nécessaire. Ce lien fluvial a contribué au désenclavement d'une région jusque là dépendante de la route et du transport maritime.

Des projets futurs d'extension du service de traversier-rail vers les villes de Port-Cartier et de Sept-Îles sont

susceptibles de se réaliser à moyen terme, surtout du côté de Sept-Iles. Toutefois, ce n'est qu'en fonction de la création d'un trafic industriel important et soutenu (ex.: l'Aluminerie Alouette de Sept-Iles) entre les deux rives qui permettrait d'assurer la rentabilité économique de ces nouvelles dessertes, qu'elles sont susceptibles de voir le jour dans un proche avenir.

L'auteur désire remercier Pierre Chalifour qui nous a aimablement présenté les activités de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive lors d'une visite effectuée à Baie-Comeau en mai 1991.

RÉFÉRENCES

- 1 LALONDE, VALOIS, LAMARRE, VALOIS ET ASSOCIÉS (1970) *Étude de transport de l'Est du Québec: Rapport général*, p. C23-12.
 - 2 SOCIÉTÉ DU PORT FERROVIAIRE DE BAIE-COMEAU-HAUTERIVE (1990) *Rapport annuel 1989: Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive*, p.4.
 - 3 *Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane*, S.Q. 1975, c.105.
-