



# QUEL AVENIR POUR LE CHEMIN DE FER?

Patrick Rodrigue

**S**i le chemin de fer a favorisé l'essor de véritables petits empires forestiers en Abitibi, les contraintes liées à la disponibilité des wagons, les coûts élevés et l'abandon de certaines liaisons ont terni son étoile au sein des entreprises forestières de la région. Il suffirait pourtant de peu pour que son blason se redore.

## ÉCONOMIQUE, MAIS IRRÉGULIER

Le National Transcontinental a permis de relier Moncton à Winnipeg, en passant par Québec, la Haute-Mauricie, l'Abitibi et le nord de l'Ontario. Sa construction, au début des années 1900, a d'ailleurs favorisé la colonisation de l'Abitibi, tandis que de nombreuses scieries ont littéralement poussé le long de son tracé. Mais, à partir des années 1980, faute de rentabilité, plusieurs tronçons ont été mis hors service, voire démantelés.



Photo : Société historique d'Amos, collection Gerald Arbou

**Le développement du chemin de fer, au début des années 1900, a favorisé la colonisation de l'Abitibi, l'émergence de nombreuses scieries et la naissance de véritables petits empires forestiers. Sur cette photo, on voit la ville d'Amos en 1925. On peut déjà y apercevoir plusieurs scieries**

« On utilise encore le chemin de fer, mais surtout pour transporter nos produits finis sur de très longues distances, par exemple la Californie ou le sud des États-Unis. Ça ne compte toutefois que pour 5 à 10 % de nos expéditions. Le reste voyage par camion », indique Alain Shink, surintendant de l'approvisionnement forestier à l'usine de panneaux de Norbord, à La Sarre.

Selon lui, le train présente en effet plusieurs avantages, notamment celui de pouvoir transporter une énorme quantité de produits en un seul voyage. « Un seul wagon rempli de panneaux représente la valeur de six camions, alors c'est sûr que c'est économiquement rentable. Et comme il y a moins de risques d'accident que par la route, c'est aussi plus sécuritaire », fait valoir M. Shink. Or, des désavantages viennent contrebalancer les points positifs.



Photo : Matériaux Blanchet

**Chez Matériaux Blanchet, le train était utilisé depuis plusieurs années pour transporter le bois à l'usine. Or, en raison d'une hausse importante des coûts imputable notamment au ralentissement des activités dans le monde minier, l'entreprise d'Amos a décidé de mettre ce moyen de transport sur la glace pour une durée indéterminée**

« C'est difficile d'obtenir des wagons sur une base régulière. Comme nous disposons d'une capacité d'entreposage à l'usine d'une semaine maximum et qu'on ne peut laisser les panneaux à l'extérieur, il arrive régulièrement qu'on doive opter pour le camion parce que le train n'est pas disponible au moment qui nous convient. Les délais de livraison peuvent aussi être très longs, en raison des nombreux transbordements. On doit donc faire affaire avec des clients qui ne sont pas pressés », signale Alain Shink.

Même son de cloche chez Scierie Landrienne, qui expédie chaque semaine l'équivalent d'environ 25 wagons, principalement en copeaux, mais aussi un peu en bois de sciage. La chute à copeaux



est d'ailleurs installée directement au-dessus des wagons, ce qui facilite les opérations.

« Le train est avantageux pour le transport de quantités importantes de produits, mais c'est assez hallucinant d'essayer d'avoir les wagons dont on a besoin. On pourrait pourtant facilement en utiliser davantage, car les besoins sont là. On peut en effet charger beaucoup plus de copeaux dans un wagon que dans un camion. Au niveau des coûts, c'est très avantageux », fait observer Maryse Bélanger, ingénieure forestière responsable des opérations forestières.

#### MOINS D'OPTIONS

Le démantèlement de certaines lignes est aussi venu compliquer la planification des voyages. Par exemple, alors qu'il a déjà été possible d'expédier des marchandises par train entre La Sarre et Rouyn-Noranda, la même cargaison doit maintenant transiter par Amos, Senneterre et Val-d'Or avant d'arriver à destination. La ligne qui reliait La Sarre à Cochrane a aussi été mise hors service. Désormais, pour se rendre dans le nord de l'Ontario, il faut encore transiter par Rouyn-Noranda.

« Ça allonge de beaucoup les distances et ça augmente le nombre de transbordements. Par conséquent, les délais sont plus longs. Tout cela entraîne des augmentations de coûts », mentionne Alain Shink.



Photo : Patrick Rodrigue

À l'usine de panneaux de Norbord, à La Sarre, de 5 à 10 % de la production est expédiée par train à partir d'un quai de chargement situé dans le bâtiment. L'entreprise souhaiterait recourir davantage au rail, mais de nombreuses contraintes sur lesquelles elle n'a aucun contrôle l'en empêchent

#### RALENTISSEMENT MINIER ET NOUVEAU RÉGIME FORESTIER

Chez Matériaux Blanchet, à Amos, l'entreprise transportait du bois par train depuis plusieurs années, d'abord en utilisant les wagons d'un entrepreneur privé, puis ceux du CN lorsque celui-ci s'en est départi. Certaines années, la compagnie pouvait même expédier plus de 50 000 tonnes de marchandises par rail, en particulier pour les trajets sur de très longues distances. L'entreprise vient toutefois de décider de ne plus recourir au chemin de fer.

« Le problème avec les wagons que nous utilisons, c'est qu'ils ne peuvent transporter que du bois. C'est donc moins rentable pour le CN de les faire rouler puisqu'il n'y a pas de retour de charges. Par conséquent, la compagnie attend d'avoir assez de wagons avant de les faire rouler. Quand les mines allaient bien, on n'avait pas trop de problèmes. Or, depuis que ça a ralenti dans ce secteur, les wagons miniers se remplissent moins vite. Les nôtres restent donc stationnés plus longtemps avant de partir, ce qui a entraîné une hausse de nos coûts d'opération. Nous avons donc décidé de mettre le train de côté », explique Roch Plusquellec, directeur des opérations forestières chez Matériaux Blanchet.

Chez Eacom, le rail a été utilisé pendant sept ans pour acheminer le bois des chantiers à l'est et au nord de Senneterre jusqu'à l'usine de

Val-d'Or. Chaque semaine, hiver comme été, environ 3000 mètres cubes étaient ainsi transportés sur plus de 200 km de distance. Or, après un arrêt des opérations pendant un an et demi et l'entrée en vigueur du nouveau régime forestier, la compagnie a décidé d'arrêter. « Pour que ce soit rentable d'entretenir notre propre voie de service et les infrastructures permanentes que nous avons développées, ça nous prenait des volumes garantis. Ce que nous n'avions plus avec le nouveau régime », indique Raynald Castonguay, surintendant des opérations forestières.



Photo : TC Media

Chez Scierie Landrienne, transporter les copeaux par les wagons est beaucoup plus avantageux que par les camions

#### MISER SUR LE RAIL MALGRÉ TOUT

Certains continuent néanmoins à croire au potentiel du rail. C'est le cas de Forex, à Amos. « Le train présente plusieurs avantages pour notre projet de relance de l'ancienne usine de Temlam, à commencer par la possibilité de transporter des marchandises de grandes dimensions sur de très longues distances, fait savoir Joanic Cossette, directeur de l'usine. Comme nous allons produire des poutres LVL de 60 à 70 pieds de long, que nous avons la capacité de pousser leur taille jusqu'à 90 pieds et que nous visons principalement le marché des distributeurs américains, c'est difficile de les expédier par camion dans des remorques de 53 pieds. Il faudrait alors passer par des camions hors-normes, ce qui nécessiterait un processus long et fastidieux pour obtenir les permis. Idéalement, on préférerait ne pas aller vers ça. »

Comme le projet de Forex en est à la phase du démarrage, le recours au rail demeure encore hypothétique. L'équipe de direction devrait être fixée à l'automne, lorsqu'elle aura obtenu la certification pour ses produits et qu'elle pourra alors procéder à ses premières livraisons. Mais la volonté est là. Tout comme, dans une moindre mesure, chez Matériaux Blanchet et Eacom.

« Le transport par chemin de fer demeure très rentable quand vient le temps d'expédier une énorme quantité de produits d'un seul coup. Le train est aussi beaucoup moins affecté par la météo que peut l'être le camion. Si les taux rattachés au transport sur rail devaient baisser, on pourrait y revenir. Mais pas en ce moment », signale Roch Plusquellec.

« Le train permet de retirer plusieurs camions de la route et de transporter des charges importantes sans se soucier du gel et du dégel, enchaîne Raynald Castonguay. C'est donc un moyen de transport à la fois économique et plus écologique. Nous avons d'ailleurs conservé notre voie de service. À l'heure actuelle, nos chantiers sont trop éclatés pour que cette option soit rentable. Mais si jamais ça devait changer, nous serons prêts. Nous gardons l'œil ouvert. » ■