

**Consultations particulières et auditions publiques sur le
Projet de loi n° 11 Loi sur la Société du Plan Nord**

Mémoire présenté par Genesee & Wyoming Canada Inc.



**Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et
des ressources naturelles**

Octobre 2014

TABLE DES MATIÈRES

1. **Préambule**

2. **Genesee & Wyoming Canada Inc.**
 - 2.1 Présentation de l'entreprise
 - 2.2 Rapport des activités au Québec

3. **Commentaires généraux sur le projet de loi n°11**
 - 3.1 Conseil d'administration
 - 3.2 Bureau de commercialisation
 - 3.3 Assemblée des partenaires

4. **Questionnement sur l'opportunité de construire un troisième lien ferroviaire dédié au transport du minerai dans le nord du Québec**

5. **Conclusion**

1. PRÉAMBULE

Le projet de développement du nord québécois constitue pour le gouvernement du Québec l'aboutissement de plusieurs années d'efforts afin de mettre sur pied un programme de développement axé sur le développement durable. Il va sans dire que la mise en œuvre de ce projet innovateur aura des impacts sociaux et économiques incontestables dont pourra bénéficier l'ensemble de la société québécoise.

Le présent mémoire de Genesee & Wyoming Canada Inc. se veut être un complément d'information adressé au gouvernement du Québec et exposant le point de vue d'une entreprise ferroviaire active au nord du 49^e parallèle sur le projet de loi n°11 instituant la Société du Plan Nord.

2. GENESEE & WYOMING CANADA INC.

2.1 Présentation de l'entreprise

Fondé en 1899, **Genesee & Wyoming inc.**, est un opérateur de services ferroviaire exerçant ses activités au Canada, aux États-Unis, en Australie, aux Pays-Bas ainsi qu'en Belgique. Au total, les différentes filiales de l'entreprise fournissent à ses 2 000 clients industriels des services ferroviaires à plus de 37 ports par le biais de ses 112 chemins de fer et ses 24 000 kilomètres de voies ferrées possédées ou louées. Inscrite au New York Stock Exchange (GWR@NYSE), l'entreprise détient une capitalisation boursière de plus de cinq (5) milliards de dollars américains et emploie plus de 5 000 personnes à travers les cinq pays où elle exerce ses activités.

Division de GWI, **Genesee & Wyoming Canada inc. (GWCI)** opère quant à elle les liaisons ferroviaires au Canada ainsi que dans le nord des États-Unis. La présence de GWCI au Canada peut s'exprimer ainsi : huit (8) lignes de chemins de fer, quatre (4) entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans quatre (4) provinces canadiennes, 561 employés, 93 locomotives en activité sur les 2 185 kilomètres de voies ferrées.

Toujours en honorant les valeurs propres de l'entreprise que sont la discipline, l'intégrité, le respect et l'excellence, l'objectif principal de GWCI est d'être le fournisseur de services ferroviaires le plus sécuritaire et le plus respecté au monde. À cet égard, GWCI s'est imposée comme chef de file de l'industrie ferroviaire pour sa performance en matière de sécurité.

Activités de GWCI (2014)



2.2 Rapport des activités au Québec et dans le nord du Québec

GWCI est déjà implantée au Québec et dans le nord du Québec, notamment par le biais des lignes Québec-Gatineau (CFQG), St-Laurent et Atlantique (SLQ) ainsi que Services ferroviaires de l'Estuaire (SFE). En plus d'opérer une liaison ferroviaire pour le compte de la société minière Cliffs Natural Ressources, GWCI réalise également les opérations ferroviaires pour le compte de la mine Tata Steel Minerals Canada. Des négociations sont encore à un stade embryonnaire mais d'autres mines ont déjà manifesté leur intention de requérir les services par GWCI dans le cadre de l'application du programme du Plan Nord.

GWCI effectue également le service de transport ferroviaires au nord du Fleuve St-Laurent et de la Rivière des Outaouais par le biais du chemin de fer Québec-Gatineau, ligne desservant les localités comprises dans l'axe Québec, Trois-Rivières, Shawinigan, Joliette, Montréal, St-Jérôme, Lachute, Gatineau et Hull. Soulignons au passage que le corridor Québec-Gatineau a comme effet d'assujettir GWCI à la compétence fédérale en matière de transports, en plus de l'assujettissement de GWCI à la juridiction québécoise par le biais de la *Loi sur les chemins de fer*, qu'il soit permis de ne citer que cette législation.

GWCI dessert aussi la ville de Témiscamingue à partir de son chemin de fer OVR (Ottawa Valley Railway).

3. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE PROJET DE LOI N°11

De prime abord, GWCI salue la volonté du gouvernement du Québec de procéder à la relance de ce projet d'envergure au nord du 49^e parallèle qui assurera le développement économique du Québec pour les années à venir. Le programme dévoilé par le gouvernement du Québec aura non seulement des impacts pour les entreprises situées au nord du Québec, mais aussi pour toutes celles qui seront appelées à offrir leurs expertises dans plusieurs domaines phares du développement économique.

À cet égard, GWCI appuie les objectifs poursuivis par le gouvernement du Québec de contribuer au développement intégré et cohérent du territoire visé par le programme du Plan Nord.

3.1 Conseil d'administration

À la lecture du projet de loi, GWCI comprend que la Société du Plan Nord, ci-après «la Société», aura comme mandat de coordonner la mise en œuvre des différents projets de développement. Considérant l'expertise de GWCI des réalités du secteur ferroviaire dans le nord québécois, il serait fort à propos d'accueillir la candidature d'un représentant de l'entreprise au sein du conseil d'administration de la Société. En ce sens, la présence d'un membre provenant de GWCI sur le conseil d'administration de la Société créerait une valeur ajoutée indéniable.

3.2 Bureau de commercialisation

GWCI prend acte de la volonté gouvernementale de créer un bureau de commercialisation, «Bureau», ayant pour mandat de faire connaître les besoins en fournitures et en équipements des donneurs d'ouvrage sur le territoire du Plan Nord aux entreprises québécoises. Qu'il soit par ailleurs permis de soumettre que la présence de représentants des différents intervenants du milieu nordique à la formation de ce Bureau devait être prévue pour assurer l'harmonie des intervenants dans la réalisation des projets de développement.

3.3. Assemblée des partenaires

GWCI accueille la proposition du gouvernement du Québec d'instituer une Assemblée des partenaires, «Assemblée», ayant comme fonction de fournir au ministre responsable du Plan Nord, «ministre», ou à la Société, son avis sur toute question soumise relativement à la mission et aux activités de la Société.

Par contre, GWCI soumet qu'il serait opportun de prévoir la présence à l'Assemblée, en sus de celle des représentants des communautés locales et autochtones, d'un membre du secteur ferroviaire afin de maximiser les projets de construction et, ou, d'exploitation des infrastructures ferroviaires. Étant un acteur incontournable au développement nordique, l'industrie ferroviaire devra être mise à contribution dans le cas où l'Assemblée devait fournir son avis sur une question soumise par le ministre ou par la Société.

4. QUESTIONNEMENT SUR L'OPPORTUNITÉ DE CONSTRUIRE UN TROISIÈME LIEN FERROVIAIRE DÉDIÉ AU TRANSPORT DU MINÉRAI DANS LE NORD DU QUÉBEC

Il va sans dire que l'enjeu principal de la Société sera de garantir la capacité des chemins de fer à transporter les volumes de minerai entre les différentes concessions minières et les ports respectifs de Sept-Îles et de Port Cartier. Ayant pris connaissance de l'intention du gouvernement du Québec de lancer une étude de faisabilité sur l'opportunité de procéder à la construction d'une troisième ligne ferroviaire dans le nord du Québec, GWCI profite de la présente pour exposer ses préoccupations.

GWCI est convaincue que les deux infrastructures déjà existantes accessibles via les corridors *Shefferville-Labrador City-Sept Îles* et *Fermont-Port Cartier*, disposent toutes deux des capacités nécessaires pour le transport des volumes de minerai à moyen terme.

Ainsi, et malgré le fait que le gouvernement du Québec évalue la possibilité de construire un troisième lien ferroviaire entre les deux lignes déjà en activité, GWCI suggère plutôt de privilégier une seconde option, soit celle de procéder à l'amélioration des liens ferroviaires actuels, liens dont les caractéristiques physiques et technologiques ont été abondamment mises à l'épreuve. Dans ces conditions, des bénéfices certains pourraient être tirés en améliorant et optimisant les deux lignes ferroviaires existantes avant de songer à la construction d'une ligne supplémentaire. Il va sans dire que les coûts liés à cette seconde option d'augmentation de la capacité des lignes actuelles sont grandement moins faramineux que les coûts liés à la construction d'une ligne additionnelle, coûts actuellement estimés à cinq (5) milliards de dollars. À cet égard, le volume géré par les lignes actuelles pourrait être augmenté en procédant à l'ajout de voies d'évitement et ce, sans avoir comme effet d'engorger le réseau. Certes, des investissements devront être effectués pour construire des voies additionnelles d'évitements, mais ces derniers seront nettement et considérablement inférieurs à ceux devant être consentis par le gouvernement en construisant un troisième lien. Également, le plan Nord devrait mettre en place, des mécanismes commerciaux visant à faciliter l'accès économique de ces infrastructures tout en permettant une rentabilité raisonnable. L'accès économique aux infrastructures est un élément clé pour le développement du Nord.

De même, les impacts environnementaux seront réduits au maximum comparativement à un nouveau tracé. En poursuivant ses activités dans un cadre encourageant les meilleures pratiques environnementales possible, GWCI est convaincue que le développement nordique québécois doit inévitablement passer par un développement durable, responsable et soucieux d'une exploitation harmonieuse des ressources naturelles. En ce sens, GWCI n'est pas convaincu que la construction d'un lien ferroviaire additionnel contribuerait à l'atteinte de cet objectif. Il va sans dire que le maintien des deux lignes actuelles ne saurait avoir comme conséquence de mettre en péril l'environnement ambiant, situation qui pourrait par ailleurs être rencontrée par une construction nouvelle, aussi invasive soit-elle.

Néanmoins, cette position de GWCI se base sur les informations actuellement disponibles sur l'étendue des projets envisagés par la Société. Cela va de soi que si l'envergure de ces projets dépassait le cadre présenté, GWCI admet que la construction d'une ligne additionnelle pourrait s'avérer nécessaire. Sur ce point GWCI réitère l'importance pour le gouvernement de rechercher l'optimisation des processus dans la mise en œuvre du programme du Plan Nord.

5. CONCLUSION

Somme toute, GWCI réitère son appui à l'initiative du gouvernement du Québec de mettre sur pied la Société du Plan Nord par le biais du dépôt du projet de loi n°11 et est dans l'attente de la mise en application de cet outil d'encadrement.

Eu égard à l'option étudiée par le gouvernement du Québec de construire un lien ferroviaire additionnel vers la fosse du Labrador et au regard des renseignements présentement disponibles, GWCI réitère sa croyance que la mise en valeur et l'optimisation du potentiel minier peuvent être rencontrées par l'amélioration des deux liens ferroviaires actuels et, avec l'ajout de mécanismes commerciaux visant à favoriser le développement économique du Nord.

De par son expertise et son expérience du secteur ferroviaire, GWCI rappelle l'importance pour le gouvernement du Québec de considérer les caractéristiques particulières du territoire québécois dans l'application de son programme du développement du nord québécois. En ce sens, GWCI souhaite mettre son savoir et ses connaissances du secteur ferroviaire à contribution afin de participer à titre de partenaire de choix à ce vaste projet novateur qui constituera un moteur d'emplois et permettra d'enrichir le Québec de demain. Dans cette optique, GWCI a déjà effectué des représentations auprès des intervenants principaux afin de se positionner comme joueur majeur du développement du nord québécois et réitère sa disponibilité à collaborer avec le gouvernement du Québec à la mise en œuvre ce programme précurseur qu'est celui du Plan Nord.