

LE PLAN NORD NE DOIT PAS DÉPENDRE DU TRAIN

**[L'AUTORUTE DE LA MER \(AMEA\) DE MIP EST LA SOLUTION \(CLIQUER ICI\)](#)**

SOURCE : [http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/370433/le-cn-suspend-sa-participation-au-plan-nord?utm\\_source=infolettre-2013-02-08&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infolettre-quotidienne](http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/370433/le-cn-suspend-sa-participation-au-plan-nord?utm_source=infolettre-2013-02-08&utm_medium=email&utm_campaign=infolettre-quotidienne)

LE DEVOIR Vendredi le 8 février 2013. Marco Bélair-Cirino

## **Le CN suspend sa participation au Plan Nord Le transporteur est embêté par les signaux contradictoires des minières et les défis techniques**

8 février 2013 | Marco Bélair-Cirino | Actualités économiques



Photo : La Presse canadienne (photo) Jonathan Hayward Le CN a récemment interrompu l'étude de faisabilité et l'évaluation environnementale du tracé afin d'évaluer les « échéanciers » des travaux d'exploitation de fer des sociétés minières.

Le projet de train du Plan Nord a déraillé. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) met en veilleuse le projet de construction d'un chemin de fer de plusieurs centaines de kilomètres entre les projets miniers de la fosse du Labrador et le port de Sept-Îles, a appris Le Devoir.

Le CN a récemment interrompu l'étude de faisabilité et l'évaluation environnementale du tracé afin d'évaluer les « échéanciers » des travaux d'exploitation de fer des sociétés minières. À ce moment-ci, « il n'y a rien d'exclu », y compris l'abandon du projet par le CN, ce qui représenterait un coup dur pour la pièce maîtresse de l'ancien gouvernement, le Plan Nord.

« On est, en ce qui concerne cette initiative-là, comment dire, en pause », a affirmé le porte-parole du CN, Louis-Antoine Paquin, en entrevue téléphonique avec Le Devoir. « Le CN et notre partenaire, la Caisse de dépôt et placement, procèdent à une évaluation du projet de concert avec le groupe de clients. Il semble que certains projets miniers soient retardés », a-t-il poursuivi.

Cliffs Natural Resources, Labrador Iron Mines Holdings, New Millennium Iron Corp., Cap-Ex Ventures, Alderon Iron Ore Corp., ainsi que Champion Iron Mines Limited forment le groupe de sociétés minières ayant manifesté un intérêt à l'établissement d'un lien ferroviaire entre les gisements de fer de la fosse du Labrador de part et d'autre de la frontière Québec -Terre-Neuve-et-Labrador.

« Nous avons statué, dans notre modèle d'évaluation économique préliminaire, que le CN construirait le chemin de fer, mais dans l'étude préliminaire, nous supposons plutôt que nous devons construire nous-mêmes le chemin de fer », a indiqué au Devoir la directrice des relations avec les investisseurs de Champion Iron Mines Limited, Katrina Chua, dans la foulée de la publication de l'étude de faisabilité préliminaire de son projet Consolidated Fire Lake North.

Le CN devra trancher au plus tard en juin, après quoi les compagnies minières pourraient décider de faire cavalier seul.

« On va prendre les décisions appropriées quant à l'étude de faisabilité et à l'évaluation environnementale une fois qu'on aura reçu les résultats », s'est contenté d'affirmer M. Paquin du CN jeudi après-midi.

L'idée de réunir les six sociétés minières autour d'un autre projet de chemin de fer dans la région du Nord-du-Québec n'est pas écartée, à l'instar de celle de demander l'autorisation à ArcelorMittal afin que le minerai des six joueurs emprunte son chemin de fer privé, qui n'est pas actuellement utilisé au maximum de sa capacité. Les six sociétés minières devraient néanmoins y construire un tronçon de 50 à 60 kilomètres.

« Ils ont [le CN] vraiment jusqu'à la fin juin pour revenir à tout le monde avec l'accord de finaliser ou non leur étude de faisabilité. Nous ne pouvons pas vraiment approcher

les autres sociétés dans la fiducie, et les autres sociétés ne peuvent pas nous approcher jusqu'à ce que le CN en vienne à une décision », a spécifié Mme Chua. « Cela fait partie de l'entente. »

En plus de jauger une nouvelle fois l'intérêt des sociétés minières pour l'extraction de minerai de fer à plus de 800 kilomètres au nord du fleuve Saint-Laurent, le CN serait embêté par les défis techniques se profilant devant elle si elle décide de foncer, selon une source consultée par Le Devoir.

### **Attirées par les gisements de fer**

Le projet privé évalué à quelque cinq milliards de dollars était destiné à desservir les compagnies minières qui veulent s'établir dans la fosse du Labrador, attirées par les gisements de fer qu'elle renferme.

En octobre dernier, la directrice des affaires publiques et gouvernementales du CN, Julie Sénécal, avait toutefois indiqué que l'élection d'un gouvernement du Parti québécois un mois auparavant n'avait aucun impact sur le projet ferroviaire. « Nous continuons d'aller de l'avant », avait-elle déclaré en entrevue au quotidien Le Soleil.

La compagnie ferroviaire avait fait paraître dans des publications canadiennes, américaines et européennes un avis appelant les compagnies minières intéressées à grossir la clientèle du train à se manifester.

En mars 2012, le ministre des Finances, Raymond Bachand, annonçait que le CN s'associerait à la CDPQ pour l'établissement d'une liaison ferroviaire entre Sept-Îles et Schefferville. Le porte-parole de l'opposition officielle en matière de Finances, Nicolas Marceau - aujourd'hui ministre des Finances et de l'Économie -, regardait d'un mauvais oeil l'investissement de la CDPQ dans le projet de chemin de fer, le jugeant « très risqué pour une institution qui a pour mandat de faire fructifier les cotisations des Québécois ».

Les communautés innues d'Uashat et de Maliotenam ont quant à elles pressé Québec et Ottawa de procéder à une évaluation environnementale « complète et approfondie » du projet de chemin de fer du CN et de la CDPQ, prévenant du même souffle que la compagnie ferroviaire devait obtenir leur feu vert avant de poursuivre ses travaux.

L'idée d'aménager une voie ferrée ne servant qu'à « exporter nos ressources [naturelles] » à l'extérieur des frontières du Québec sans transformation « n'a pas d'allure », avait pour sa part fait valoir le Syndicat des Métallos.