

Des travailleurs font transiter un transformateur via la cour de transbordement. Il est destiné au complexe La Grande d'Hydro-Québec

La cour de transbordement

Un actif incontournable pour la ville de Matagami

Audrey Girard



Les yeux du maire de la ville de Matagami René Dubé s'emplissent de fierté lorsqu'il parle de la cour de transbordement. Cette cour, c'est celle-là même qui a vu naître le projet hydroélectrique d'envergure de Robert Bourassa dans les années 1970. Toutes les pièces destinées aux centrales en construction transitaient par la cour de transbordement située à quelques kilomètres au sud de Matagami sur la route 109. Voici un portrait de cet actif industriel avec les différents acteurs municipaux qui ont participé à son acquisition.

La cour de transbordement possède 246 252 m² d'entreposage extérieur, un entrepôt de 1500 m², des silos qui peuvent contenir jusqu'à 2 400 tonnes de matériel, un accès au réseau ferroviaire national, 3 000 m de voies ferrées, un poste de pesée, un poste de transbordement intermodal et l'accès à la route de la Baie-James.

La vision de la ville est de devenir, avec la cour de transbordement, le centre névralgique d'approvisionnement et d'expédition de tous les projets miniers situés sur le territoire du Nord-du-Québec.

Le directeur du service de développement économique Daniel Cliche trouve ce projet passionnant puisqu'il a la chance de travailler à assurer l'avenir de sa communauté à long terme. « C'est un projet qui a des bénéfices directs qui permet à des gens de travailler. Tu donnes des contrats à des entrepreneurs locaux. Tout ça peut permettre des bénéfices exponentiels à long terme », indique M. Cliche.

HISTORIQUE

La cour de transbordement a été construite lors de l'aménagement du complexe La Grande. Toute la logistique du complexe se faisait à partir de la cour. Puis, une fois les travaux terminés, la cour a été désertée par son propriétaire, Hydro-Québec, qui, pendant plusieurs années, tergiversait entre l'idée de la démolir, de la vendre ou de la conserver parmi ses actifs. En poste depuis 20 ans, Daniel Cliche avait déjà le mandat à ses débuts de trouver un moyen pour la ville d'acquiescer la cour. Cette épopée s'est finalement terminée le 23 décembre 2015 lorsque la ville de Matagami est devenue officiellement propriétaire de la cour de transbordement. « Devenir un incontournable du développement nordique »

C'est le nouveau créneau du maire qui vante les avantages stratégiques de la cour de transbordement à différents promoteurs régionaux et nationaux qui sont pour l'instant encore inconnus. Parmi les avantages cités par le maire, notons le décret du transport hors-norme sur la portion de la route 109 qui rejoint la route de la Baie-James qui permet une charge de 70 000 kg au lieu des 57 500 habituellement autorisés sur les routes du Québec.

Matagami a comme ambition de faire de la cour de transbordement un outil de diversification économique. Les cibles : établir un pôle nord-sud de distribution, exploiter la zone minière Sunday Lake et établir un pôle lithium.

Pour le lithium, la ville mise surtout sur les projets de la mine Whabouchi, de la mine Nemaska lithium et de Corporation Éléments Critiques (projet Rose).

La faille Sunday Lake est un secteur hautement prospectif à l'heure actuelle. La ville souhaite établir un lien routier à l'ouest de Matagami pour rejoindre ces projets d'exploration minière. Le but : approvisionner ces entreprises via Matagami et leur offrir les services de la cour de transbordement une fois l'exploitation commencée.



La ville tente aussi de prouver que le lien ferroviaire est souvent beaucoup plus rentable pour les entreprises de la Baie-James et celles de l'Abitibi. Daniel Cliche cite en exemple la fois où, ce printemps lors de la période du dégel, le ciment a transité via le chemin de fer à Matagami avant d'être redirigé vers Val-d'Or.

Pour le maire, Matagami devient ainsi un partenaire du développement et non plus un observateur : « On veut attirer des gens chez nous. On ne fait pas juste rêver. On est en train de concrétiser quelque chose pour le bien collectif. On aura de l'ouvrage pour les jeunes et ceux qui voudront venir s'installer dans notre milieu », assure René Dubé.



photo : Audrey Girard

L'entrepôt nécessitera des investissements de plus de 500 000 \$ pour des travaux de réfection qui seront réalisés au cours de 2017

PARTENAIRES ACTUELS

Ciment Lafarge est l'un des partenaires de la ville dans ce projet. L'entente entre les deux parties prévoit que 80 % du ciment servant aux remblais miniers de la mine Éléonore de Goldcorp transite par la cour de transbordement.

Outre la minière Goldcorp, la ville compte aussi à titre de partenaires la Société de développement de la Baie-James, Hydro-Québec et des entrepreneurs de la communauté d'affaires locale tels que Blais et Langlois. Elle a également développé une relation avec le Canadien National qui fait la promotion de Matagami dans ses opérations.

Pour diriger les opérations courantes de la cour, la ville a signé un bail avec la firme CK logistique, une filiale de Transforce internationale. Travaux dans la cour

Plusieurs travaux ont été effectués en 2016 afin de rendre ce centre de transbordement au goût du jour. Une nouvelle clôture dotée d'un système de contrôle par carte magnétique a été installée, la végétation qui avait repris le dessus après toutes ces années d'abandon a disparu, les espaces d'entreposage extérieurs ont été dégagés et l'entrepôt a été sécurisé.

La ville a mis à niveau 1200 m de rail en remplaçant les traverses pourries et en nivelant les voies. La cour peut maintenant compter sur un nouveau poste de pesée muni d'un système électronique. Les réparations majeures ont surtout été apportées aux silos dont la mécanique, les systèmes de soufflerie et la ventilation étaient à refaire.

Des analyses sont en cours pour la remise en fonction de la grue portique. Cette grue faciliterait le transbordement de pièces surdimensionnées et la manutention de conteneurs.

Règlement concernant la gestion financière et opérationnelle de la cour Il est prévu que la ville verse les revenus de location de même que les revenus nets générés par les activités de la cour de transbordement dans un fonds créé par voie de règlement. Ce fonds permettra la mise en valeur des infrastructures de la ville.

Pour le directeur général de Matagami, Pierre Deslauriers, la diversification des revenus est l'objectif numéro un de la cour de transbordement puisque très peu de nouvelles constructions sont érigées dans la communauté. Il convient tout de même que ce n'est pas conventionnel qu'une ville soit propriétaire d'un actif industriel. Il souligne par le fait même que les taxes payées par les citoyens n'aboutiront jamais dans le budget de la cour. Ce sont les redevances du fonds Eastmain qui paieront pour les immobilisations et les réparations à effectuer sur la cour.

En 2016, la mise à niveau de cette cour de transbordement a nécessité 790 000 \$ d'investissements. L'Administration régionale Baie-James a fourni 450 000 \$, Ciment Lafarge 140 000 \$ et la ville a déboursé 200 000 \$ provenant de ses réserves. ■



photo : Audrey Girard