



L'impact de la diversification économique au service du rail

Le grand potentiel de croissance de la Société du chemin de fer de la Gaspésie vient de la nature même du transport ferroviaire et de la diversification économique qui a ponctué les 15 dernières années en Gaspésie, dont la fabrication de composantes éoliennes.

«Le marché privilégié du rail, ce sont les marchandises qui doivent parcourir entre 1 000 et 3 000 kilomètres. Toute entreprise qui veut exporter dans les centres urbains a intérêt à regarder les possibilités du rail. Pour le camion, c'est généralement trop loin et trop cher. Il y a des exceptions, tant pour le rail que pour le camion. Tout ce qui est lourd, en vrac, ou qui a un volume hors norme, comme les pales éoliennes, est parfait pour nous. Le ciment constitue un gros marché pour le chemin de fer. Oui, les navires vont transporter la majorité du ciment de Port-Daniel, mais pour les marchés de l'intérieur du continent, pour les volumes plus petits que 10 000 tonnes d'un coup, le chemin de fer est incontournable», analyse Luc Lévesque, un ingénieur ayant déjà eu sa firme de camionnage. Il est arrivé à la Société du chemin de fer de la Gaspésie en 2014.

Ciment McInnis a d'ailleurs annoncé en décembre la signature d'un premier contrat de transport de son ciment par rail, à raison de 140 000 tonnes en cinq ans, soit 28 000 tonnes annuellement, l'équivalent de 300 wagons.

Dans ce cas aussi, la dormance du tronçon à l'est de Caplan fait mal. La SCFG doit construire un silo pour charger les wagons à New Richmond, à un coût de 250 000 \$ à 300 000 \$. Si elle chargeait ce ciment (suite page suivante)



Photo: Gilles Gagné

Le premier test majeur de transport de composantes éoliennes en Gaspésie s'est déroulé en avril 2015, alors que 25 sections de tours éoliennes sorties de Fabrication Delta ont été acheminées au Maine, à partir de New Richmond.



à Port-Daniel, ses revenus de transport seraient haussés de 75 % pour ce client, à cause de la distance parcourue, et les wagons seraient chargés chez Ciment McInnis.

« Il n'y a pas une région comptant un certain nombre d'industries qui peut assurer sa croissance sans chemin de fer. Le monde ne réalise pas les projets perdus parce que le chemin de fer n'est pas exploité sur toute sa longueur. Depuis 2013, nous avons eu plusieurs opportunités perdues », dit M. Lévesque, sans expliquer davantage en raison de clauses de confidentialité.

L'entreprise Rail GD, de New Richmond, a ouvert en mai 2012 un atelier de réparations de matériel ferroviaire, un an et demi après avoir réalisé son premier contrat de réfection de deux voitures de Via Rail dans un espace loué à Fabrication Delta, une firme voisine.

Rail GD se trouve sur la section active du tronçon gaspésien, mais l'attente démontrée par le ministère des Transports du Québec quant aux sommes à débloquent pour réparer les deux ponts enjambant la rivière Grande-Cascapédia a empêché la firme fondée par Gilles Babin de décrocher quelques contrats de réparations de locomotives.

« Rail GD a hâte que ce problème soit réglé, note M. Babin. Les deux ponts de Cascapédia-Saint-Jules ont une limite de charge qui a pour conséquence que des locomotives à six essieux ne peuvent passer. »

Cette lacune de capacité portante des ponts a fait perdre au moins un contrat à Rail GD, en 2014, avec un chemin de fer néo-écossais. On ignore combien de contrats la firme a perdus parce qu'elle a arrêté de soumissionner sur des appels d'offres de réparations de locomotives à six essieux, la norme de grandes compagnies comme le Canadien National.

« Rail GD n'est pas sur la liste des fournisseurs pour les réparations de locomotives du CN à cause de l'état des ponts », dit Gilles Babin. L'entreprise va bien, note-t-il, mais les 55 employés qu'elle embauche pourraient travailler à longueur d'année, et non par vagues, si l'atelier bénéficiait de conditions optimales d'exploitation. Les ponts de Cascapédia-Saint-Jules datent des années 1890.

La dormance d'une partie du réseau affecte aussi la capacité concurrentielle de LM Wind Power. Le premier contrat de transport de 600 pales coûte 800 000\$ de plus à ses clients parce qu'elles doivent être chargées sur des camions entre Gaspé et New Richmond plutôt que sur des wagons à Gaspé.

Le directeur de LM Wind Power à Gaspé, Alexandre Boulay, en a d'ailleurs profité, lors de l'annonce d'une expansion de 12 millions\$ de son usine, pour réitérer à trois ministres québécois ce qu'il souligne depuis plusieurs mois, « rendre le chemin de fer fonctionnel jusqu'à Gaspé ».

Vaut-il la peine en développement régional de pousser pour que 100 % du tronçon Matapédia-Gaspé soit fonctionnel? Luc Lévesque répond: « Est-ce plus rentable pour les entreprises sans chemin de fer qu'avec lui? C'est évident que c'est plus rentable avec. C'est en plus un complément pour aller chercher des entreprises. Ça consolide les usines existantes. En plus, avec une concurrence qu'apporte le chemin de fer au transport routier, tout le monde aiguisé son crayon pour offrir des taux intéressants ».

Les avantages environnementaux du rail pèsent aussi lourd dans la stratégie de la SCFG.

« L'un des aspects majeurs de l'émission des gaz à effet de serre vient du transport. Avant de prioriser les voitures électriques, la meilleure façon de réduire ces émissions, c'est le transport en commun des marchandises et des passagers, comme le chemin de fer l'offre », conclut Luc Lévesque. (voir tableau en page 11)



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE
PAR MODE DE TRANSPORT, CONSIDÉRANT UN POIDS
D'UNE TONNE PARCOURANT UN KILOMÈTRE*



5 GRAMMES DE CO2
PAR TONNE PAR KM



17,85 GRAMMES DE CO2
PAR TONNE PAR KM



114 GRAMMES DE CO2
PAR TONNE PAR KM

DONNÉES UTILES

1,2 milliard\$: coût de reconstruction du tronçon gaspésien s'il est démantelé

90 tonnes métriques: la capacité de charge par wagon de Matapédia à Caplan

32,5 tonnes métriques: la capacité de charge d'un camion à remorque

*Source: Statistique Canada