



Les revenus liés au transport par rail pourraient être multipliés par 15 ou 20 d'ici trois ans. La condition est simple; réparer la voie ferrée jusqu'à Gaspé.

## Un chemin de fer, qu'est-ce que ça donne?

NEW RICHMOND | Qu'est que ça donne un chemin de fer? D'emblée, l'émergence de nouvelles possibilités de transport ferroviaire depuis le début de l'automne 2016 quadruplera au moins les revenus d'acheminement des marchandises gaspésiennes dès 2017.

Cette multiplication du potentiel ferroviaire s'appuie sur des projets de firmes existant déjà en Gaspésie. Si on répare le réseau ferroviaire de la péninsule jusqu'à Gaspé, ces revenus pourraient être multipliés par 15 ou par 20 en... 2020! Ces entreprises emploient 700 personnes présentement, et elles compteront environ 850 employés en 2018.

L'addition de ces marchés potentiels de marchandises a vite été comprise par les meneurs socio-économiques vivant entre Matapédia et Gaspé, les deux extrémités du tronçon ferroviaire en question. Au début de décembre, ils ont fait un rare front commun pour réclamer du gouvernement québécois le rétablissement urgent des services ferroviaires de marchandises entre Caplan et Gaspé, et le retour des services passagers de Via Rail le plus tôt possible.

C'est l'émergence d'un important contrat de transport de pales éoliennes produites par l'usine LM Wind Power de Gaspé qui a fait exploser le potentiel de revenus de la Société du chemin de fer de la Gaspésie, l'exploitant du tronçon et son ancien propriétaire (voir encadré historique page 13).

«Notre trafic va doubler en 2017. Nous avons transporté 1 624 wagons en 2015, et 1741 en 2016. Ce sera 3000 en 2017 et le potentiel se situe à 10 000 wagons d'ici 2020. Nos revenus vont augmenter d'au moins 400% cette année, et peut-être de 600 à 700%, parce que les pales couvrent une plus grande distance que les marchandises de notre plus gros client précédent, Temrex», note Luc Lévesque, directeur de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG).

Les pales sont chargées à New Richmond. Entre New Richmond et Matapédia, elles couvrent plus de deux fois la distance parcourue par les copeaux et le bois d'œuvre chargés à la scierie Temrex de Nouvelle, si on considère l'axe ferroviaire rapportant présentement des revenus à la SCFG.

Ces pales ont constitué un premier train le 3 décembre. La situation du chargement à New Richmond plutôt qu'à Gaspé est causée par la mise en dormance de l'axe Caplan-Gaspé par Transports Québec, après son acquisition du tronçon gaspésien en mai 2015, à la suite de difficultés financières vécues par le SCFG.

Si les pales étaient chargées à Gaspé, les revenus découlant

de leur transport tripleraient pour la SCFG, la distance entre cette ville et Matapédia étant trois fois celle de l'intervalle New Richmond-Matapédia.

Dès mars, le nombre de trains de pales passera d'un à deux par mois pour assurer l'approvisionnement de General Electric (GE), la firme remplissant le carnet de commandes de LM Wind Power durant au moins quatre ans.

«C'est pour ça que le plus important défi pour la SCFG, c'est de nous rendre aux clients. Les gros marchés de transport sont dans le secteur en dormance. Si on veut se développer, il faut aller chercher les marchandises sur place. Ça baisse les coûts pour les clients et ça augmente la rentabilité du chemin de fer», explique M. Lévesque.

La SCFG reçoit une subvention d'environ deux millions de dollars par an pour l'exploitation et surtout l'entretien du tronçon. Le transport des pales pourrait affranchir la SCFG de cette subvention à compter de 2018.

«Nous nous trouvons devant des opportunités pas vues depuis plus de 20 ans pour le chemin de fer gaspésien. On revient aux 10 000 wagons par an des années 1990, sans compter ce qui peut se greffer au cours des prochaines années. La "business" emmène de la "business". La crédibilité revient. On a un très bel avenir si on peut trouver le moyen de réparer la voie ferrée jusqu'à Gaspé, et si on compare à 2014, alors qu'on était en difficultés financières», souligne Luc Lévesque.



Photo: Gilles Gagné

**Luc Lévesque, directeur de la Société du chemin de fer de la Gaspésie, et son président Éric Dubé voient dans le transport de pales d'immenses possibilités de croissance. Ils sont fiers d'avoir augmenté l'efficacité de la SCFG depuis 2014, notamment en réduisant de 30% sa consommation de carburant même si le nombre de trains augmente.**