

VIA RAIL EN GASPÉSIE: NEW CARLISLE EN 2024, GASPÉ DANS LES PLUS BREFS DÉLAIS

Gare de New Carlisle, le 11 août 2007

Crédit photo : Steve Boyko, Winnipeg, Manitoba



Préparé par la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail

www.gaspetrain.org

25 octobre 2023

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	5
1. Introduction	8
2. Historique du dossier	8
2.1. Brève histoire du chemin de fer en Gaspésie	8
2.2. Retrait progressif de VIA Rail	9
2.3. Investissements importants du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ)	9
3. Le train en Gaspésie : un service essentiel.....	10
3.1. Le transport collectif en Gaspésie aujourd’hui	10
3.2. Le train : une nécessité	10
3.3. Les avantages du train.....	12
3.4. Une clientèle au rendez-vous.....	13
4. Pour un retour de VIA Rail jusqu’à New Carlisle au plus tard en 2024	14
4.1. Des conditions favorables.....	14
4.2. La population réclame fortement le retour progressif du train de passagers ...	15
5. Un retour progressif : des avantages pour VIA Rail.....	16
5.1. Mandat et confiance de la population	16
5.2. Avantages économiques	16
5.3. Mise en valeur des investissements du gouvernement du Québec	17
6. Les attentes de la population	17
6.1. Pour le retour d’un service de qualité	17
7. Conclusion.....	18
État des travaux en date du 26 septembre 2023	20
Tableau comparatif de la clientèle sur les trains régionaux de VIA Rail.....	27

- VIA Rail s'est retirée progressivement de la Gaspésie (en 2011 et en 2013) en raison du mauvais état des infrastructures ferroviaires.
- En 2013, VIA Rail se disait prête à redémarrer le service vers les municipalités gaspésiennes desservies par rail aussitôt qu'elle aurait l'assurance que la voie ferrée serait de nouveau sécuritaire. Depuis 2017, VIA Rail répète plutôt qu'elle ne reprendra le service que lorsque les infrastructures seront réhabilitées sur la totalité de la ligne, soit jusqu'à Gaspé.
- Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ) a déjà investi ou engagé 354,5 M\$ entre Matapédia et Port-Daniel-Gascons pour remettre les infrastructures ferroviaires en bon état. Il a en outre annoncé l'investissement de 517,6 M\$ pour terminer les travaux de réfection jusqu'à Gaspé d'ici 2026.
- Les travaux avancent à un très bon rythme. Aussi, selon les informations disponibles, la voie ferrée pourra accueillir en toute sécurité les trains de VIA Rail jusqu'à New Carlisle au plus tard en 2024, offrant ainsi un service sur la moitié du parcours, soit entre Matapédia et New Carlisle. Un service d'autocar pourrait desservir les gares ferroviaires à l'est de New Carlisle en attendant le retour du train jusqu'à Gaspé.
- La population gaspésienne et les visiteurs sont privés d'un service indispensable. Les effets négatifs de cette situation se font notamment sentir dans les domaines suivants: santé, éducation, environnement, économie, emploi et tourisme. Or, le train représente un service essentiel pour la région qui est fort mal desservie au chapitre du transport collectif.
- La population demande instamment le retour progressif du train en Gaspésie comme en témoignent l'appui officiel de plusieurs municipalités et d'organismes du milieu, la popularité de notre pétition en ligne, le succès de notre campagne de cartes postales destinées aux autorités fédérales responsables du dossier ainsi que les nombreux commentaires recueillis dans notre site Web.
- La demande du retour graduel du train en Gaspésie est fondée sur le mandat même de VIA Rail, notamment envers les régions éloignées. Cette demande considère aussi les avantages économiques et sociaux que représenterait pour la région et pour VIA Rail, la reprise du service dans un avenir rapproché. Elle s'appuie aussi sur les devoirs du gouvernement canadien en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- La Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail demande aux autorités fédérales de ne pas retarder inutilement le retour du service ferroviaire de passagers en Gaspésie en adoptant une approche progressive: New Carlisle au plus tard en 2024 et Gaspé dans les plus brefs délais.



VIA #16 traversant la route 132 dans le secteur Oak Bay, point milliaire 16.91, subdivision Cascapédia, le 5 septembre 2011.
Crédit photo: David Morris, Frédéricion, Nouveau-Brunswick

Port-Daniel-Gascons, le 25 octobre 2023

Monsieur Pablo Rodriguez
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Le présent mémoire rappelle que la Gaspésie est totalement privée de transport ferroviaire de passagers depuis déjà dix ans à la suite du retrait de VIA Rail en raison du mauvais état des infrastructures ferroviaires. Il expose les conséquences négatives de l'absence du train pour les résidents et les personnes qui veulent se rendre dans la région et démontre qu'un retour progressif des trains est possible au plus tard en 2024.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, propriétaire du chemin de fer, a, au cours des dernières années, investi des sommes importantes en vue de la réhabilitation des voies ferrées. Selon les informations que nous détenons, la reprise sécuritaire du trafic ferroviaire de passagers sera réalisable au cours de l'année 2024 jusqu'à New Carlisle, soit sur la moitié du parcours entre Matapédia et Gaspé.

La Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail invoque le mandat de VIA Rail pour réclamer que des gestes soient posés rapidement en faveur du retour progressif du train de passagers en Gaspésie; ce mandat traite en effet explicitement du devoir de la société d'État d'offrir un service en régions éloignées.

Elle s'attend à ce que vous preniez sans délai les décisions qui s'imposent afin de remettre en service un train de passagers, d'abord entre Matapédia et New Carlisle, au cours de l'année 2024, puis jusqu'à Gaspé dans les meilleurs délais. Le bien-être des résidents et de visiteurs ainsi que la santé économique et sociale de la région l'exigent.

La situation mérite une attention prioritaire de votre part ainsi qu'une allocation conséquente des ressources à VIA Rail.

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Bernard Babin au nom des administrateurs et administratrices de la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train passager de VIA Rail:

Judith Bélanger, Barry Brake, Lucie Desrochers, Gilles Lamy,
la Rév. Cynthia Patterson et Anthony Bernard Prince

Port-Daniel-Gascons, le 25 octobre 2023

Monsieur Mario Péloquin
Président
VIA Rail Canada
3, place Ville Marie
Bureau 500
Montréal (Québec) H3B 2C9

Monsieur le Président,

Le présent mémoire rappelle que la Gaspésie est totalement privée de transport ferroviaire de passagers depuis déjà dix ans à la suite du retrait de VIA Rail en raison du mauvais état des infrastructures ferroviaires. Il expose les conséquences négatives de l'absence du train pour les résidents et les personnes qui veulent se rendre dans la région et démontre qu'un retour progressif des trains est possible au plus tard en 2024.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, propriétaire du chemin de fer, a, au cours des dernières années, investi des sommes importantes en vue de la réhabilitation des voies ferrées. Selon les informations que nous détenons, la reprise sécuritaire du trafic ferroviaire de passagers sera réalisable au cours de l'année 2024 jusqu'à New Carlisle, soit sur la moitié du parcours entre Matapédia et Gaspé.

La Coalition appuie sa requête sur le mandat même de VIA Rail. Ce mandat stipule qu'elle doit «assurer des services ferroviaires voyageurs nationaux au nom du gouvernement du Canada [...] en fournissant des services intervilles ainsi qu'un transport ferroviaire dans les régions et les localités éloignées», telles que la Gaspésie. Alors que les obstacles techniques seront bientôt levés, tout retard dans la restauration du service, même partiel, en Gaspésie, constituerait un renoncement de la société d'État à sa mission fondamentale.

La Coalition demande donc à VIA Rail de prendre sans délais les dispositions nécessaires en vue du redémarrage du service de transport ferroviaire de passagers entre Matapédia et New Carlisle au cours de l'année 2024.

Elle demande aussi à VIA Rail de réitérer son engagement de rétablir le service jusqu'à Gaspé dès que l'état des infrastructures ferroviaires le permettra.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Bernard Babin au nom des administrateurs et administratrices de la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train passager de VIA Rail:

Judith Bélanger, Barry Brake, Lucie Desrochers, Gilles Lamy,
la Rév. Cynthia Patterson et Anthony Bernard Prince

1 INTRODUCTION

Les trains de VIA Rail ne circulent plus en Gaspésie depuis le 13 août 2013.

La Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail est un organisme à but non lucratif fondé en 2013. Elle s'est donné comme mission le rétablissement complet du service de transport ferroviaire de voyageurs entre Matapédia et Gaspé.

Les Gaspésiens et des gens de l'extérieur de la région n'ont cessé, depuis le retrait du service de VIA Rail, de réclamer avec nous le retour du train. Par exemple, en 2015, 3 050 personnes ont signé une pétition et 1 200 ont retourné des coupons d'appui à cette requête. Plusieurs municipalités, des organismes et des entreprises du milieu ont, à la même occasion, soutenu la démarche.

En septembre 2016, 5 174 personnes ont présenté une autre pétition à l'Assemblée nationale du Québec pour demander la réouverture du tronçon Matapédia-New Carlisle. En 2017, 2 668 personnes ont adressé une lettre au premier ministre du Canada pour soumettre la même demande. Enfin, le site Web de la Coalition regorge de témoignages et de messages d'appui.

Le 1er février 2023, la Coalition publiait un mémoire dans lequel elle constatait que, étant donné l'avancement des travaux de réfection des infrastructures ferroviaires, la reprise du service ferroviaire, y compris pour les passagers, entre Matapédia et New Carlisle serait possible avant la fin de l'année 2023. En conséquence, elle demandait au gouvernement fédéral et à VIA Rail de redémarrer le service de transport des voyageurs dès que les travaux de réhabilitation des infrastructures seront achevés entre ces deux localités. Le présent mémoire vise à actualiser et à renforcer cette revendication.

2 HISTORIQUE DU DOSSIER

2.1 Brève histoire du chemin de fer en Gaspésie

L'histoire du chemin de fer en Gaspésie est marquée par les attentes et les ruptures, ce qui a longtemps retardé le lien de la région avec le réseau continental, lien qui est demeuré fragile.

Malgré une charte accordée à la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs en 1872 et le rachat de la compagnie par l'Atlantic & Lake Superior, le train a fait la jonction avec l'Intercolonial vers 1888 mais n'a relié Matapédia et Paspébiac qu'en 1902. Le train atteint finalement Gaspé en septembre 1911¹. De 1911 à 1929, deux compagnies desservent la Gaspésie : la Québec Oriental Railway Co. entre Matapédia et New Carlisle et l'Atlantic, Québec and Western Railway Co. entre New Carlisle et Gaspé.

Le Canadien National (CN) acquiert le chemin de fer en 1929 et assure le transport des passagers et des marchandises. À partir de 1977, VIA Rail, société publique, prend la relève du CN pour le transport des voyageurs. Tributaire des décisions des propriétaires de la voie ferrée, le transport des personnes voit son existence remise en question à plusieurs reprises. Ainsi, entre 1986 et 1996, le CN tente à deux occasions, sans succès, d'obtenir la permission d'abandonner la section entre Chandler et Gaspé.

À partir de 1996, la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ), alors propriétaire des infrastructures ferroviaires entre Matapédia et Chandler, exploite l'entreprise par l'intermédiaire d'une de ses filiales, le Chemin de fer de la baie des Chaleurs (CBC). La même année, en novembre, la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie est formée par les villes de Gaspé, Percé et Grande-Rivière dans le but d'acquérir l'axe Chandler-Gaspé. L'acquisition a lieu en mars 1997, grâce à une

¹ Michel-Louis Pelletier, *Histoire des chemins de fer du Québec*, Québec, Les Éditions Gid, 2014, p. 284-296

subvention du gouvernement fédéral. Puis, dans un contexte économique marqué par la fermeture de plusieurs entreprises importantes, la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie devient la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) en 2007; les quatre MRC du sud de la Gaspésie en assurent la gestion.

2.2 Retrait progressif de VIA Rail

Le 10 décembre 2011, VIA Rail retirait les trains # 16 et # 17 entre New Carlisle et Gaspé invoquant le mauvais état du pont ferroviaire du Grand-Pabos. Le service était toutefois maintenu entre Matapédia et New Carlisle qui devenait de fait le terminus du train.

Afin de continuer d'assurer le service aux voyageurs entre New Carlisle et Gaspé, VIA Rail offrait, dans un même billet, un service par autocar fourni par la firme Couture et Cahill; ce service subsidiaire est évalué à 1 100 \$ par jour/par autocar. L'entreprise Couture et Cahill a, par ailleurs, rempli divers contrats en complément et en suppléance des services ferroviaires aux voyageurs durant une période de 25 ou 30 ans.

Le 13 août 2013, VIA Rail invoque des problèmes liés aux infrastructures ferroviaires de la SCFG pour retirer le train entre New Carlisle et Matapédia. Aucune liaison routière n'est prévue pour pallier ou compléter le service ferroviaire après le 17 septembre 2013. L'interruption de service de transport ferroviaire de passagers prive la population gaspésienne et les personnes qui veulent se rendre dans la région de tout lien ferroviaire avec plusieurs des grands centres du Québec et le réseau canadien.

2.3 Investissements importants du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ)

Le 21 novembre 2014, la SCFG, alors propriétaire de la voie ferrée, doit se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Le 15 mai 2015, le ministère des Transports du Québec achète la SCFG. Le gouvernement du Québec est maintenant propriétaire de la voie ferrée, entre Matapédia et Gaspé, une distance de 322 kilomètres. Jusqu'à aujourd'hui, le MTMDQ a investi ou engagé 54,5 M\$ sur le tronçon 1 entre Matapédia à Caplan et 299,7 M\$ sur le tronçon 2 entre Caplan à Port-Daniel-Gascons.

Il a par ailleurs annoncé l'investissement de 517,6 M\$ supplémentaires pour la réhabilitation du chemin de fer sur le tronçon 3 allant de Port-Daniel-Gascons à Gaspé. Lorsque les travaux seront achevés – en 2026 selon le calendrier – le MTMDQ aura consacré plus 870 M\$ à la remise en état du chemin de fer².

Les travaux sont déjà très avancés sur la section située entre Matapédia et New Carlisle. On trouvera en annexe la description des travaux effectués ou en voie d'exécution. Une fois ces travaux terminés, les trains de VIA Rail pourront se rendre, en toute sécurité, jusqu'à New Carlisle.



Crédit photo: David Morris

Le MTMDQ dispose par ailleurs d'une somme de 45,8 M\$ accordée par le gouvernement du Canada afin d'effectuer des travaux dans des zones affectées par l'érosion côtière. En outre, le 4 juillet 2023, le ministre fédéral des Transports, monsieur Omar Alghabra, annonçait un investissement d'un montant additionnel de 10 M\$ pour des travaux sur une installation ferroviaire visant à parer l'érosion à Port-Daniel-Gascons³.

² MTMDQ, *Plus de 870 M\$ pour le retour du train jusqu'à Gaspé*, Communiqué du 27 juin 2023

³ Transports Canada, *Le gouvernement du Canada annonce des investissements visant à améliorer la sécurité ferroviaire tout en réduisant les effets des changements climatiques*, 4 juillet 2023

3.1 Le transport collectif en Gaspésie aujourd'hui

La côte sud de la Gaspésie dispose de peu de moyens de transport collectif qui la relie aux grands centres de Rimouski, Québec et Montréal ou qui mettent en relation les localités à l'intérieur de la région.

Deux compagnies d'aviation, Pascan et Pal Airlines, desservent les aéroports de Gaspé et de Bonaventure, mais les vols sont coûteux, les correspondances souvent compliquées et les aléas – annulations, retards, etc. – très fréquents. Par ailleurs, depuis juin 2023, les passagers de Pascan Aviation partant de Bonaventure doivent nécessairement passer par Saint-Hubert pour se rendre à Québec. Ceux qui voyagent entre Gaspé et Saint-Hubert (Montréal), doivent transiter par les Îles-de-la-Madeleine ce qui entraîne un trajet de sept heures pour un vol de trois heures et demie. En outre, le brouillard et les caprices de la météo affectent régulièrement le trafic aérien.

Orléans Express offre un service quotidien d'autocar entre Gaspé et Montréal (via Québec) dans les deux sens, un trajet de près de quatorze heures. Les faiblesses de ce mode de transport sont le manque de confort sur une si longue distance et le fait que, malgré la souplesse que permet ce moyen de transport, on n'offre pas d'arrêt dans toutes les localités de la côte sud de la Gaspésie. Pire encore, l'autocar qui dessert la côte sud, contrairement à celui qui emprunte la côte nord, ne dessert pas des centres régionaux aussi importants que Trois-Pistoles, La Pocatière, Saint-Jean-Port-Joli, Montmagny et Lévis⁴. De plus, la faible fréquence – un seul départ par jour pour chacun des parcours (nord et sud) – oblige les voyageurs à planifier leur déplacement plusieurs jours à l'avance, l'autocar affichant très souvent complet.

Le train frôle la Gaspésie. En effet, les voyageurs peuvent prendre le train de VIA Rail jusqu'à Matapédia ou Campbellton. Toutefois, aucun service de transport collectif ne leur permet de se rendre à leur destination le long de la côte sud. Au cours des dernières années, une entente entre VIA Rail et la Régie intermunicipale de transport Gaspésie Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) permettait d'offrir un service de navette dans le temps des Fêtes et durant l'été; or, à la suite d'un changement dans le système de réservation de VIA Rail, la RÉGÎM a décidé d'annuler cette entente le printemps dernier, laissant les usagers démunis.

De plus, il est devenu pratiquement impossible d'obtenir des services de taxi ou de louer une voiture aux gares de Matapédia et de Campbellton; si un voyageur parvient à obtenir les services d'un taxi, ce dernier sera très onéreux, une course pouvant s'élever à quelques centaines de dollars. Les usagers du train doivent donc compter sur la famille ou les amis pour les cueillir ou les déposer à l'une ou l'autre de ces gares.

On est en outre très loin d'une intermodalité efficace. En effet, les horaires de VIA Rail ne coïncident absolument pas avec ceux d'Orléans Express. Par exemple, le train vers l'est arrive à Matapédia à 6 h 10 tandis que l'autobus passe à 17 h 10.

Devant le manque de choix pratiques et abordables, la population doit utiliser, souvent à contre-cœur, la voiture individuelle ou les services de transporteurs informels, avec les risques que cela comporte.

3.2 Le train: une nécessité

Nous estimons pertinent de rappeler ici le mandat de VIA Rail:

«VIA Rail Canada a pour mandat d'exploiter le service ferroviaire voyageur national au nom du gouvernement du Canada, et offre des liaisons interurbaines ainsi que des services dans plusieurs

⁴ Orléans Express, *Grille horaire*, [en ligne] consulté le 30 août 2023, adresse URL : <https://www.oleansexpress.com/fr/grille-horaire/#gaspe>

régions rurales et éloignées. Son objectif est de fournir un service ferroviaire voyageur sécuritaire, accessible, efficace, fiable, durable et écologique qui répond aux besoins des Canadiens⁵.»

Le gouvernement fédéral accorde par ailleurs le financement nécessaire à l'accomplissement adéquat de ce mandat. En 2022, il a versé la somme totale de 672,5 M\$. Plus précisément, VIA Rail a bénéficié de 354,3 M\$ comme financement d'exploitation, 147,3 M\$ comme financement en capital et 170,9 M\$ à titre de financement en capital pour le renouvellement de la flotte du Corridor⁶.

La Gaspésie est sans contredit une des régions éloignées visées dans le mandat qui doivent retenir l'attention de la société d'État. L'absence du service de transport ferroviaire des personnes cause de graves préjudices à la population dans plusieurs domaines. Nous en exposons quelques-uns ci-après.

3.2.1 La santé

La population gaspésienne est vieillissante et par conséquent moins autonome dans ses déplacements notamment pour obtenir des services de santé. Aussi, plusieurs personnes, de tout âge, doivent parcourir de longues distances pour obtenir des soins. Qu'on pense, par exemple, aux patients souffrant du cancer ou de problèmes cardiaques qui doivent se rendre à Rimouski, Québec ou Montréal pour recevoir des soins spécialisés. Le train leur procure un mode de transport sécuritaire et confortable, en particulier en hiver. Il offre par ailleurs des conditions de déplacement de loin mieux adaptées que le transport routier aux personnes à mobilité réduite.

Du point de vue de la santé publique, le train contribue à soutenir le capital social défini comme étant des « réseaux de relations sociales qui peuvent donner accès à des ressources et du soutien aux individus et aux groupes⁷ ». Or, selon des autorités de la santé publique, la recherche confirme les effets bénéfiques du capital social sur la santé; aussi, elles associent l'offre d'un service de transport collectif adéquat à l'émergence d'un capital social riche⁸.

3.2.2 L'éducation

Plusieurs jeunes Gaspésiens doivent se rendre à l'extérieur de la région afin de poursuivre leurs études. Par ailleurs, les établissements d'enseignement de la région, comme le Cégep de la Gaspésie et des Îles, reçoivent des étudiants de partout attirés notamment par les programmes originaux qui y sont offerts en exclusivité.

Selon des données préliminaires fournies par la Fédération des cégeps, c'est dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine que le nombre d'étudiants collégiaux a le plus augmenté au Québec en 2023, soit une hausse de 9,3 % par rapport à l'année dernière⁹.

De plus, des professeurs et des dirigeants scolaires voyagent par train pour participer à diverses activités professionnelles à l'extérieur de la région, sans compter les activités organisées par les établissements eux-mêmes qui attirent une clientèle variée.

Le train constitue pour un grand nombre de ces personnes le meilleur moyen de se déplacer.

3.2.3 L'environnement

Les changements climatiques et le réchauffement planétaire comptent parmi les principaux défis qui se posent actuellement aux sociétés. Les scientifiques, dont le Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC), avertissent qu'il est urgent de réduire l'émission des gaz à effet de serre (GES).

5 VIA Rail, *Qui nous sommes*, [en ligne], consulté le 28 juillet 2023, adresse URL : <https://corpo.viarail.ca/fr/entreprise>

6 VIA Rail, *Rapport annuel 2022*, [Montréal, 2023], p. 17

7 *En route vers le sommet sur le transport ferroviaire. Mémoire présenté dans le cadre des Consultations régionales sur le Cadre d'intervention en transport ferroviaire par les directrices et directeurs régionaux de santé publique. I. La pérennité des infrastructures ferroviaires et l'utilisation optimale du transport ferroviaire*, [s.d., s.n.], 2019, p. 8

8 *Ibid.*, p. 8-9

9 *Ma Gaspésie, « Augmentation de la population étudiante de la région de la Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine », 30 août 2023*, [en ligne], consulté le 31 août 2023, adresse URL : <https://magaspesie.ca/augmentation-de-la-population-etudiante-de-la-region-de-la-gaspesie-iles-de-la-madeleine/>

Or, il est reconnu que le transport ferroviaire, de passagers comme de marchandises, représente un levier essentiel dans la lutte pour la réduction des émissions de GES en économisant de l'énergie et en favorisant le retrait des véhicules de la route, surtout pour les trajets de longues distances.

VIA Rail, à titre d'exploitant public d'un service ferroviaire de voyageurs, doit assumer ses responsabilités à cet égard et fournir les efforts nécessaires afin de contribuer au respect des engagements environnementaux pris par le gouvernement du Canada sur les plans national et international. Les gouvernements et leurs mandataires doivent tenir un discours et poser des gestes cohérents en cette matière.

Toujours dans une optique de bien-être de la population et du respect de l'environnement, tous les pouvoirs publics doivent encourager la mutation du transport individuel vers le transport collectif et faire en sorte que la population trouve des avantages à cette mutation.

3.2.4 L'économie, l'emploi et les affaires

Le train constitue un outil primordial pour favoriser le développement économique et le recrutement de la main-d'œuvre, tant à l'intérieur de la région qu'en lien avec l'extérieur.

Les gens de tous les secteurs d'activité qui voyagent par affaires trouvent dans ce mode de transport une façon confortable et abordable de se déplacer. À cet égard, il est pertinent de noter que la Gaspésie s'enrichit de nouveaux citoyens. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), en 2020-2021, le solde migratoire interrégional a été positif, la population totale passant de 90 721 à 92 072. Le recours au télétravail n'est sans doute pas étranger à cette évolution. La mobilité des personnes est un facteur vital en développement régional.

Ces nouveaux arrivants, incluant de jeunes Gaspésiens revenus après leurs études, dynamisent la région et assurent son avenir. Ils devront voyager pour des raisons familiales, professionnelles ou de loisir. Le train de passagers offre à cette main-d'œuvre, de plus en plus soucieuse de sa qualité de vie et préoccupée de l'environnement, une façon agréable, écologique et sécuritaire de voyager.

De plus, quand le train de passagers circule entre Matapédia et Gaspé, il crée lui-même de l'activité économique, notamment en maintenant des emplois dans les gares, dans le convoi et dans l'entretien des installations. VIA Rail contribue en outre directement, par sa seule présence, à la santé économique de la région, notamment par le versement de droits de circulation sur les voies de la SCFG; la société d'État a versé plus de 610 000 \$ en 2013, dernière année d'exploitation entre Matapédia et New Carlisle.

3.2.5 Le tourisme et les liens familiaux et amicaux

La Gaspésie constitue l'un des principaux attraits touristiques du Québec. De nombreux visiteurs aimeraient se rendre en Gaspésie en train, sans compter les personnes qui viennent visiter des amis ou leur famille. Un grand nombre de Gaspésiens ont aussi besoin du train afin de sortir de la région pour rencontrer la famille ou des amis ou encore découvrir d'autres endroits dignes d'intérêt.

Nous tenons à souligner que le retrait du service de VIA Rail a malheureusement entraîné l'abandon d'un produit touristique original. En effet, des agences de voyages offraient, à partir de Montréal, des forfaits comprenant le transport par train jusqu'à Percé en voitures-lits louées en bloc à VIA Rail. Ces excursions, que nous décrivons plus loin dans ce document, représentaient un apport économique important pour toute la région.

3.3 Les avantages du train

Le train possède sans contredit une valeur intrinsèque prisée des voyageurs. Il représente le moyen idéal sur de longues distances en raison de son confort, de la possibilité de travailler à bord ainsi que de la disponibilité de voitures-restaurants et de voitures-lits, voire de voitures panoramiques.

On notera que 1 047 km séparent Gaspé de Montréal, un parcours de 18 heures en train¹⁰. Le train est plus économique que l'avion et mieux adapté à certaines clientèles que la voiture ou l'autocar (personnes âgées, jeunes, familles, par exemple).

Le train en Gaspésie possède en outre cet avantage de relier directement les voyageurs avec le réseau ferroviaire canadien en connectant la région avec les grands centres de Québec, Montréal, Ottawa et Toronto.

À une époque où la population se montre de plus en plus sensible à l'environnement, plusieurs préfèrent le train parce que, en plus de ses qualités intrinsèques, il émet moins de GES que les moyens de transport routier ou aérien. Il offre donc aux voyageurs préoccupés des changements climatiques la possibilité de faire un choix individuel en accord avec leurs convictions et représente en lui-même un incitatif qui contribue aux objectifs en la matière.

Une tendance se dessine en Europe, tant du côté des transporteurs que des voyageurs, selon laquelle on tente de réduire le recours aux services aériens là où le transport ferroviaire est concurrentiel. On assiste aussi au retour en force des trains de nuit avec voitures-lits. Ces courants devraient inspirer les responsables du transport collectif au Canada.

3.4 Une clientèle au rendez-vous

Les Gaspésiens et les gens qui les visitent ont toujours utilisé le train de passagers; les statistiques d'achalandage le prouvent. Entre 2004 et 2013, le train Montréal-Gaspé a transporté plus de passagers que les deux autres trains régionaux du Québec réunis. En 2011, dernière année d'exploitation, 27 991 passagers ont pris le train Montréal-Gaspé, alors que les trains Montréal-Jonquière et Montréal-Senneterre, combinés, en ont transporté 25 870 (voir le tableau complet en annexe).

Peut-on déceler un trait culturel particulier dans le fait que les membres de la communauté anglophone de la Gaspésie, une population particulièrement vulnérable, utilisaient très largement les services de VIA Rail, puisqu'ils représentaient, à la fin du service, entre 30 et 40 % des usagers¹¹.



VIA #16 à Carleton-Ouest (Carleton-sur-Mer), longeant la magnifique baie des Chaleurs, point milliaire 42, subdivision Cascapédia, le 5 septembre 2011.

Crédit photo : David Morris, Frédéricton, Nouveau-Brunswick

¹⁰ *Horaires VIA Rail Canada, En vigueur le 26 avril 2011*

¹¹ *En route vers le sommet ... op. cit., p. 9*

VIA Rail s'est engagée, à plusieurs reprises, à reprendre le service en Gaspésie dès que les infrastructures ferroviaires seront réhabilitées. À chacune de ses assemblées publiques annuelles depuis 2017, la société d'État a répété qu'elle reviendrait dès que les voies ferrées permettraient une circulation sécuritaire jusqu'à Gaspé. Elle a réitéré son intention dans une lettre adressée à la Coalition le 17 juillet 2023, ne laissant aucune possibilité pour une reprise graduelle du service.

Or, VIA Rail se montrait pourtant ouverte à un retour progressif dans son communiqué du 22 août 2013 dans lequel elle annonçait la fin du service. Elle laissait en effet un espoir en annonçant que «le service de billetterie reprendra vers les municipalités pouvant être desservis (sic) par rail aussitôt que VIA Rail aura l'assurance que la voie ferrée vers ces destinations est à nouveau sécuritaire¹²». VIA Rail se disait donc prête à considérer la mise en service de ses trains jusqu'à un point intermédiaire non déterminé entre Matapédia et Gaspé. Pourquoi a-t-elle modifié son discours depuis?

La Coalition milite depuis dix ans en faveur du retour du train de passagers jusqu'à Gaspé dans les plus brefs délais et maintient fermement cet objectif. Elle estime en même temps qu'un retour progressif de VIA Rail, soit entre Matapédia et New Carlisle, est non seulement très souhaitable, mais réalisable dans un avenir prochain.

4.1 Des conditions favorables

En effet, selon les informations disponibles et nos observations, les travaux effectués ou en voie d'exécution par le MTMDQ permettront bientôt la circulation sécuritaire des trains, y compris ceux de VIA Rail, entre Matapédia et New Carlisle, un service que les Gaspésiens attendent patiemment.

Nous tenons à souligner que New Carlisle, qui se trouve à mi-chemin entre Matapédia et Gaspé, dispose des installations nécessaires pour accueillir un terminus temporaire, soit une gare patrimoniale en bon état et un triangle de virage (wye). Est-il nécessaire de rappeler qu'entre 2011 et 2013, la gare de New Carlisle a servi de terminus pour les trains de VIA Rail?

On objectera que VIA Rail ne dispose pas, actuellement, de la main-d'œuvre et de l'équipement roulant nécessaires à la réouverture du service. Le dynamisme de VIA Rail et sa capacité à attirer une main-d'œuvre compétente nous rassurent. Nous sommes donc convaincus qu'il lui est possible de recruter, dans la région ou à l'extérieur, une main-d'œuvre qualifiée.

Quant à l'équipement, nous constatons que VIA Rail remplace graduellement du matériel roulant sur des lignes plus achalandées, rendant ainsi disponible du matériel qui pourrait être alloué à la Gaspésie. Nous avons particulièrement en tête des équipements de type Budd, les seuls qui conviennent à un long parcours comme celui de la Gaspésie. Il est sans doute aussi possible d'acquérir du matériel adéquat aux États-Unis.

Cinq arrêts sont prévus entre Matapédia et New Carlisle. Deux de ces gares appartiennent à VIA Rail, soit celles de Carleton et New Carlisle. La SCFG possède les gares de New Richmond et Bonaventure, mais elles pourraient recevoir des passagers moyennant une entente avec la société propriétaire et de légers aménagements. Caplan était aussi desservi par le train et devrait continuer de l'être; la gare n'existe plus, mais un espace est aménagé pour faire monter et descendre des passagers.

Il serait en outre possible et très souhaitable d'établir un service d'autocars pour desservir les gares entre New Carlisle et Gaspé. Entre 2011 et 2013, VIA Rail avait conclu une entente avec l'entreprise Couture et Cahill pour assurer ce service à ses frais; il est certainement envisageable de négocier une nouvelle entente avec un transporteur régional pour reprendre ce service au plus grand bénéfice de la population.

¹² VIA Rail Canada, *Suspension des liaisons entre Matapédia, New Carlisle et Gaspé de VIA Rail*, communiqué de presse, Montréal 22 août 2013.

4.2 La population réclame fortement le retour progressif du train de passagers

Depuis qu'elle a lancé sa campagne en faveur du retour progressif du train en Gaspésie, la Coalition a récolté de solides appuis qui démontrent l'importance que la population accorde au service de train de passagers dans la région.

Deux municipalités régionales de comté (MRC) et seize conseils municipaux, instances politiques représentant environ la moitié de la population à desservir, ont adopté des résolutions demandant la reprise du service jusqu'à New Carlisle dans les plus brefs délais en attendant son rétablissement jusqu'à Gaspé.

Le Centre intégré de santé et de service sociaux de la Gaspésie (CISSS Gaspésie), la Chambre de commerce et d'industrie Baie-des-Chaleurs ainsi que le Carrefour 50+ du Québec – Rimouski ont exprimé leur appui. L'évêque catholique de Gaspé, l'évêque anglican de Québec, le Diocèse anglican de Québec, la Parish of All Saints Anglican Churches by the Sea ainsi que les fabriques de Bonaventure et de Caplan ont aussi tenu à manifester officiellement leur soutien.

Le 30 mars 2023, la Coalition a lancé une pétition en ligne qui a connu un succès au-delà de nos attentes. En effet, la pétition a déjà récolté plus de 17 356 signatures et des noms s'ajoutent tous les jours.

Le profil des signataires révèle éloquemment le désir de la population, surtout en Gaspésie, de récupérer un service qui lui fait défaut depuis maintenant dix ans. L'analyse des données relatives aux signataires montre que les signataires résidant dans la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine représentent au moins 2,8% de la population de la région¹³. On notera que 92 % de ces personnes résident sur la côte sud de la Gaspésie.

Nous avons par ailleurs noté, depuis quelques mois, une importante augmentation des visites sur notre site Web ainsi que sur notre page Facebook, témoignant ainsi d'un intérêt accru pour la question.

En outre, cet été, les résidents et les visiteurs sont invités à signer des cartes postales adressées à des décideurs fédéraux afin de les sensibiliser à l'importance de la reprise du service de VIA Rail. Ces cartes sont disponibles dans plusieurs endroits publics sur le territoire normalement desservi par le train. La population locale et les touristes signent en grand nombre et avec enthousiasme ces cartes postales illustrées de magnifiques photographies du train dont elle espère ardemment le retour.

Le site Web de la Coalition a enregistré, depuis 2015, plus de 200 messages d'appui. Dans l'ensemble, les auteurs de ces messages expriment le regret de l'abandon du train et leur souhait de le voir revenir au plus vite. Ils soulignent les avantages du train pour la population, l'économie régionale, le tourisme et l'environnement¹⁴.



Crédit photo : David Morris, Frédéricton, Nouveau-Brunswick

¹³ La même proportion appliquée à l'île de Montréal correspondrait à 57 400 signatures!

¹⁴ Coalition des Gaspésiens pour le retour du train passager, *Livre d'or*, [en ligne], page consultée le 1er août 2023, adresse URL : <https://www.gaspetrain.org/livre-dor-de-vos-messages/>

5.1 Mandat et confiance de la population

Le retour progressif du train de passagers en Gaspésie peut apporter des bénéfices concrets à VIA Rail, autant du point de vue réputationnel qu'économique. Une décision en ce sens refléterait un engagement solide de la société d'État quant à sa volonté d'accomplir pleinement son mandat qui consiste, notamment, à fournir un service de transport ferroviaire dans les régions éloignées. En revanche, tout retard additionnel de la reprise de la liaison entre Montréal et la Gaspésie ne peut que nuire au rétablissement de l'habitude de voyager en train et à la loyauté envers le transporteur. Les Gaspésiens et leurs visiteurs sont privés du service ferroviaire de passagers depuis dix ans. Toute la région en souffre, autant sur le plan social qu'économique. VIA Rail a tout intérêt à saisir toutes les occasions susceptibles de revenir en Gaspésie afin, notamment, de consolider la confiance de la population envers ses services et de s'assurer de la fidélité des voyageurs.



VIA #16 en gare de New Richmond (Québec), poursuivra sa route vers New Carlisle, le 3 septembre 2011.

Crédit photo : David Morris, Frédéricton, Nouveau-Brunswick

5.2 Avantages économiques

Un retour, même sur un parcours partiel, entraînera une augmentation de la clientèle de VIA Rail. Les personnes qui se déplacent vers ou à partir de la Gaspésie, pour différentes raisons, constituent une clientèle qui ne demande que la possibilité d'utiliser le train. Cette clientèle contribuerait à alimenter l'achalandage dans le corridor Québec-Windsor, le tronçon le plus fréquenté au Canada.

La Coalition estime par ailleurs que VIA Rail pourrait améliorer son ratio coûts-bénéfices en explorant divers partenariats originaux avec des entreprises de la région ou d'ailleurs au Québec. Citons, à titre d'exemple, le partenariat établi entre VIA Rail et les agences Tauck Tours et Maupin Tours. Entre 1998 et 2008, le train VIA Rail Montréal-Gaspé a transporté annuellement 2 400 touristes qui utilisaient les services de ces deux agences pour voyager en voitures-lits de Montréal à Percé et qui résidaient dans les hôtels Normandie et Pic de l'Aurore. Cette clientèle aisée dépensait dans les hôtels, les restaurants et les boutiques, effectuait des excursions, etc. Chaque voyageur y laissait environ 500 \$ par jour; on calculait des retombées annuelles de 1 200 000 \$... et ces chiffres datent déjà de 15 ans.

Ces visiteurs laissent des retombées dans toute la Gaspésie puisqu'ils rentrent à Montréal en autocar en visitant la baie des Chaleurs, la pointe et toute la côte nord de la péninsule. Sans le confort du train, ces touristes ne seraient probablement pas venus en Gaspésie. La location des voitures-lits apportait des revenus substantiels à VIA Rail. Rien n'empêcherait la reprise d'un

service de ce type ou d'autres services tout aussi attrayants à partir de New Carlisle; des voyageurs seraient sans doute disposés à conclure des ententes mutuellement avantageuses avec VIA Rail.

Nous l'avons mentionné, la Gaspésie renferme un potentiel extraordinaire pour le tourisme. Aussi, afin d'exploiter au maximum une clientèle potentielle, souvent aisée, VIA Rail devrait envisager de faire circuler dans la baie des Chaleurs, puis jusqu'à Gaspé, un «train prestigieux» à la manière du train *Le Canadien* avec ses voitures *Prestige* et *Prestige Parc*. On notera que le parcours dans la baie des Chaleurs, qui offre des paysages exceptionnels, se fait de jour à l'aller comme au retour, ce qui est un immense avantage pour ce type de train.

La société d'État devrait par ailleurs songer à mettre en service une voiture-restaurant où on servirait un menu gastronomique basé sur le poisson et les fruits de mer frais, produits régionaux recherchés par une clientèle aisée.

5.3 Mise en valeur des investissements du gouvernement du Québec

Comme nous l'avons déjà mentionné, le gouvernement du Québec a déjà engagé près de 355 M\$ pour la réfection des infrastructures ferroviaires dont il est propriétaire par l'entremise de la SCFG; lorsque les travaux seront terminés et que les trains pourront enfin se rendre à Gaspé, il aura investi plus de 870 M\$.

La Coalition estime que cet investissement très important de fonds publics doit bénéficier le plus largement et le plus rapidement possible à la population. Aussi, les infrastructures ferroviaires rénovées à grands frais, qui seront bientôt accessibles aux convois, doivent répondre non seulement aux besoins des entreprises pour le transport des marchandises, mais aussi à ceux de la population au chapitre du transport collectif. Il relève, selon nous, du devoir de VIA Rail de maximiser sans attendre l'impact de ces investissements publics en faveur de la population.

6 LES ATTENTES DE LA POPULATION

6.1 Pour le retour d'un service de qualité

Les usagers se rappellent avoir bénéficié d'un service de qualité fort apprécié. Ils gardent, de façon générale, un excellent souvenir de leurs déplacements à bord des trains de VIA Rail. Plusieurs insistent sur la qualité exceptionnelle du personnel dans les trains et dans les gares, particulièrement sur le tronçon gaspésien de leur trajet.

Habitué à un excellent service, les résidents et les visiteurs de la Gaspésie méritent de retrouver au plus tard en 2024, entre Matapédia et New Carlisle, un service de haute qualité tant sur le plan de l'équipement, de la fréquence que du temps de parcours.

Les trains qui circulaient en Gaspésie étaient composés d'une locomotive, d'un wagon à bagages, d'une voiture-coach, d'une voiture panoramique avec bar et restaurant et de deux voitures-lits. Le train entre Matapédia et New Carlisle, et éventuellement Matapédia-Gaspé, devrait comprendre des voitures confortables, des voitures-lits, une voiture-restaurant et une voiture panoramique avec bar, soit au moins le matériel que la clientèle a déjà connu.

Ce train doit être intégré à l'*Océan* entre Montréal et Matapédia et ne former qu'un seul convoi. Aussi, le trajet entre Matapédia et New Carlisle doit être desservi à la même fréquence que ce dernier (fréquence qui devrait par ailleurs être augmentée). Il ne doit, en aucun cas de figure, prévoir le transfert de passagers d'un train à un autre à la gare de Matapédia.

Afin de ne pas allonger inutilement le temps de parcours, VIA Rail devrait obtenir de la SCFG la priorité de ses trains de voyageurs sur les trains de marchandises sur la voie ferrée.

7 CONCLUSION

VIA Rail s'est retirée progressivement de la Gaspésie, il nous semble donc tout à fait logique qu'elle y revienne graduellement; elle a d'ailleurs elle-même envisagé cette possibilité au moment de l'abandon du service en 2013. Nous avons démontré que les travaux sur les infrastructures ferroviaires sont suffisamment avancés pour permettre une reprise du service de transport de passagers jusqu'à New Carlisle au plus tard en 2024.

Nous avons aussi exposé les préjudices causés par l'absence d'un service de transport ferroviaire des passagers dans la région et les avantages escomptés d'une relance. La population espère le retour du train de VIA Rail depuis maintenant dix ans et appuie largement une reprise sur un parcours partiel pour l'instant.

La société d'État, de son côté, affirme qu'elle reprendra le service lorsque la voie ferrée sera accessible jusqu'à Gaspé. Or, selon le calendrier du MTMDQ, les travaux entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé ne seront terminés qu'en 2026. Plusieurs observateurs, dont nous sommes, jugent ce calendrier trop optimiste et craignent que la livraison du chemin de fer jusqu'à Gaspé connaisse des retards.



VIA #16 en direction est longeant la rivière Restigouche en direction de New Carlisle (Québec), le 19 juin 2010.

Crédit photo : David Morris, Frédéricton, Nouveau-Brunswick

Le gouvernement du Québec a jusqu'à présent largement pris ses responsabilités pour ce qui est de la réhabilitation du chemin de fer et continue de le faire. En plus de se porter acquéreur du chemin de fer, lui assurant ainsi une pérennité, il a investi ces dernières années des sommes très importantes pour le rendre fonctionnel.

Cet investissement doit apporter, dans les plus brefs délais, des bénéfices tangibles à la population, pas seulement aux entreprises. Il s'agit d'une question d'équité sociale et aussi d'une justice environnementale. Aussi, il appartient maintenant aux autorités fédérales de « monter dans le train » et de poser des actions concrètes en faveur de l'amélioration du transport collectif en Gaspésie et en même temps des actions concrètes pour réduire les GES.

Il serait difficilement acceptable de prolonger inutilement le manque de service pendant encore plusieurs années alors qu'un retour partiel sera techniquement possible prochainement. Une décision rapide de la part de VIA Rail s'impose en faveur de la reprise de service entre Matapédia et New Carlisle au plus tard en 2024.

En somme, puisque VIA Rail s'est engagée à reprendre le service lorsque Gaspé sera accessible, nous lui demandons simplement de devancer les décisions et les actions qu'elle devra de toute façon poser d'ici quelques années.

La Coalition est convaincue que VIA Rail, en vertu du respect de son mandat et de son désir de servir adéquatement sa clientèle, notamment en région éloignée, répondra positivement aux attentes de la population et des acteurs socioéconomiques de la région et de l'extérieur.

EN ROUTE POUR GASPÉ



Le train de passager de VIA Rail #616, poursuivant sa route courageusement en ce 23 décembre 2004 en direction de Gaspé.

Sur cette photo, on peut voir clairement le convoi de deux locomotives et de 11 voitures incluant des voitures-lits et la prestigieuse voiture panoramique *Parc* à la fin du convoi pour le confort des voyageurs.

Cette photo démontre clairement l'achalandage et l'utilisation du service de train passagers de VIA Rail en Gaspésie.

Crédit photo: Michel Tremblay, Gaspé (Québec)

TRAVAUX MAJEURS RÉALISÉS ENTRE MATAPÉDIA ET NEW CARLISLE (TRONÇON #1 ET #2)

Le 5 mai 2017 à New Carlisle, Philippe Couillard, premier ministre du Québec, Sébastien Proulx, ministre responsable de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, et Laurent Lessard, ministre des Transports du Québec, annoncent le début des travaux et un investissement initial de 100 M\$.

Le 27 juin 2023, à Gaspé, Geneviève Guilbault, vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, annonce un investissement de 518 M\$ pour la réhabilitation complète des infrastructures ferroviaires du tronçon #3 entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé.



Source : MTMDQ, site web

Reconstruction de deux ponts ferroviaires à Cascapédia-Saint-Jules (point milliaire 60.10 et 60.30)

Ce contrat d'une valeur de 23 M\$ a été octroyé à Hamel Construction. Les travaux ont débuté en juin 2019 et se sont terminés en décembre 2020. Les nouveaux ponts ferroviaires ont été officiellement inaugurés le 23 décembre 2020 (22,4 M\$ + une aide d'urgence 1,5 M\$ = 23,9 M\$).

Crédits photos: Allen Douglas Shaw & Anthony Bernard Prince





Reconstruction complète du pont ferroviaire du Camping du Ruisset à Caplan, (point milliaire 80.90)

Ce contrat d'une valeur de 6 M\$ a été octroyé à Hamel Construction. Les travaux ont débuté en septembre 2020 et se sont terminés en juin 2021.

Crédits photos: Allen Douglas Shaw & Anthony Bernard Prince





**Reconstruction complète du pont ferroviaire du
Ruisseau-Leblanc à Caplan-Saint-Siméon (point
milliaire 82.20)**

Ce contrat était évalué à 7 947 000 \$ et a été attribué à Construction Polaris. Les travaux ont débuté en juillet 2022 et se sont terminés en juin 2023.

Crédit photo : Anthony Bernard Prince



Réhabilitation complète du pont de la rivière Bonaventure, à Bonaventure (point milliaire 90.10)

Ce contrat est évalué à 6 539 854 \$ et a été octroyé au Groupe SEMA Structures Ferroviaires. Les travaux ont débuté en septembre 2022 et sont en cours.

Crédit photo : Allen Douglas Shaw

Pont reconstruit à Restigouche sud-est, (point milliaire 9.00) (Kempt River)

Ce contrat, d'une valeur de 1 M\$, a été octroyé au Groupe SEMA Structures Ferroviaires. Les travaux ont été réalisés en septembre 2017.

Crédit photo : Anthony Bernard Prince



TRAVAUX IMPORTANTS RÉALISÉS ENTRE MATAPÉDIA ET NEW CARLISLE

Réparation du pont ferroviaire sur la rivière Saint-Siméon (point milliaire 84.90), réparation du pont ferroviaire sur le ruisseau Cullens (point milliaire 91.70) et de celui sur le ruisseau Day (point milliaire 92.80)

Ce contrat est évalué à 10,7 M\$ et a été octroyé à Hamel Construction. Les travaux sur les trois ponts ont débuté en août 2023 et sont en cours.

Remplacement d'un petit pont ferroviaire sur le ruisseau Arsenault à Bonaventure ainsi qu'un ponceau (point milliaire 86.30)

Ce contrat est d'une valeur de 500 000 \$ et a été octroyé à Les Entreprises PEC. Les travaux ont débuté en septembre 2023 et se termineront en octobre 2023.

Travaux de relocalisation de la voie ferrée dans le secteur de Black Cape (New Richmond) du point milliaire 72.73 à 73.34

Ce contrat devrait être attribué plus tard cet automne ; fin des mises le 27 septembre 2023.

Travaux sur la voie ferrée (traverses et ballast) entre New Richmond et Bonaventure (en 2019) (point milliaire 69 à 90)

Ces travaux ont été réalisés par PNR RailWorks.

Travaux de relocalisation de la voie ferrée dans le secteur de Black Cape (New Richmond) (du point milliaire 72.73 à 73.34)

Ce contrat devrait être attribué plus tard cet automne; fin des mises fixée au 27 septembre 2023.

Remplacement de traverses sur différents ponts ferroviaires :

Travaux exécutés en 2022 et 2023 :

- Matapédia (point milliaire 4.40)
- Restigouche sud-est et Kempt River (point milliaire 8.90)
- Rivière Escuminac (point milliaire 26.90)

Ce contrat a été attribué au Groupe SEMA Structures Ferroviaires

Remplacement de traverses sur des petits ponts ferroviaires :

- Matapédia (point milliaire 4.80)
- Carleton-sur-Mer (point milliaire 43.50)
- Maria (point milliaire 51.60 et 54.00)
- New Richmond petite Cascapédia (point milliaire 68.00)

Ce contrat d'une valeur de 1 127 767 \$ a été octroyé au Groupe SEMA Structures Ferroviaires.

Remplacement d'un ponceau à Bonaventure (point milliaire 88.02)

Les soumissions ont été ouvertes le 31 août pour les ponceaux entre Caplan et Port-Daniel; un contrat à Hamel Construction a été signé 20 septembre 2023, pour 21 230 000 \$; ce contrat inclut aussi onze autres ponceaux à réaliser entre New Carlisle et Port-Daniel-Gascons.

Crédit photo : Allen Douglas Shaw



Travaux sur la voie ferrée (traverses et ballast) entre New Carlisle et Bonaventure (du point milliaire 98 au point milliaire 90)

Ces travaux ont été réalisés en octobre 2018.

Crédit photo : Bernard Babin





Remplacement d'un ponceau sur le ruisseau de l'Église à Caplan (point milliaire 78.63)

Ce contrat évalué à 1 847 534 \$ a été accordé à Les Entreprises PEC. Les travaux ont débuté en juin 2023 et seront terminés en septembre 2023.

Crédit photo : Allen Douglas Shaw

Remplacement d'un ponceau sur le ruisseau à New Richmond (Black Cape) (point milliaire 71) (Henderson Beach)

Ce travail est effectué par la Société du Chemin de fer de la Gaspésie.

Crédit photo : Allen Douglas Shaw



© Photographie Shaw ©



Matapédia à New Richmond, plusieurs travaux d'entretien de la voie ferrée et de remplacement des traverses

Durant l'automne de 2023, 16 km de rails seront changés spécialement dans les courbes, avec du rail 115 livres.

Beaucoup de vieilles traverses remplacées entreposées à la gare de Carleton.

Crédit photo: Anthony Bernard Prince

Tableau comparatif de la clientèle sur les trains régionaux de VIA Rail circulant au Québec

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
MONTRÉAL-GASPÉ											
<i>Voyageurs par année</i>	-	15,907	18,630	27,991	27,365	27,031	29,593	24,894	26,108	27,183	25,954
Total sur 10 ans	250,656										
Moyenne de passagers pour chaque voyage du train vers la Gaspésie	160										
MONTRÉAL-JONQUIÈRE											
<i>Voyageurs par année</i>	10,933	12,179	13,542	13,750	13,629	15,194	16,663	15,862	16,524	17,239	17,623
Total sur 10 ans	152,205										
Moyenne de passagers pour chaque voyage du train	97										
MONTRÉAL-SENNETERRE											
<i>Voyageurs par année</i>	10,792	11,078	12,199	12,120	12,196	14,386	15,218	14,794	18,122	16,916	16,386
Total sur 10 ans	143,415										
Moyenne de passagers pour chaque voyage du train	91										
Total pour le train de Jonquière et Senneterre seulement				25,870	25,825						

Source : Statistiques officielles de VIA Rail

Observations :

- Pour les années 2010 et 2011, le train Montréal-Gaspé a transporté à lui seul 55 356 passagers comparativement 51 695 pour les deux autres trains ensemble, soit pour le train du Montréal-Jonquière et du train Montréal-Senneterre.
- Pour les années de 2008 à 2011 inclusivement, le train Montréal-Gaspé a transporté en moyenne 190 personnes pour chaque voyage du train vers la Gaspésie et son retour, soit l'équivalent de 4 autobus de passagers.
- **Données non scientifiques:** Si l'on calcule une moyenne de 300\$ dépensé pour chaque voyageur prenant le train, des revenus de 75,196,800\$ sont générés en revenus à Via Rail; Si chaque voyageur dépense 500\$ pour chaque visite en Gaspésie, c'est 128,328,00\$ investis dans l'économie de la région.

Les personnes suivantes ont contribué à la préparation de ce document :

Gilles Lamy, la Rév. Cynthia Patterson et Bernard Babin

Lucie Desrochers et Louis Doyle

Barry Brake

Anthony Bernard Prince

Judith Bélanger

Micheline St-Onge

Gabrielle Poirier

Contribution pour les photos :

Dominique Léger

David Morris

Anthony Bernard Prince

Allen Douglas Shaw

Michel Tremblay

Steve Boyko

New Carlisle, Québec - 15/09/2023
Crédit photo : Allen Douglas Shaw



New Carlisle Ouest, Canada - 15/09/2023

Crédit photo : Allen Douglas Shaw

