

# Le réseau ferroviaire gaspésien

Un dossier  
orphelin



*Comité citoyen pour le développement  
et Solidarité Gaspésie*

Le 15 juin 2022





# TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>1. LE LAXISME DE L'ÉTAT.....</b>	<b>6</b>
1.1. Indifférence des gouvernements	6
1.2. Accumulation de retards	8
1.3. Iniquité entre les milieux urbains et ruraux	11
1.4. Apparence d'inefficacité administrative	14
<b>2. DES RÉPERCUSSIONS PRÉJUDICIALES POUR LE MILIEU.....</b>	<b>21</b>
2.1. Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG)	22
2.2. Cimenterie de Port-Daniel	24
2.3. LM Wind Power	25
2.4. Relance éventuelle de la mine de Murdochville	28
2.5. Le camionnage et la précarité du réseau routier Nord-Gaspésien	29
2.6. Train touristique l'Amiral	31
<b>3. L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL.....</b>	<b>34</b>
<b>4. L'ENJEU DU TRANSPORT DES PERSONNES.....</b>	<b>37</b>
4.1. La problématique du transport aérien interrégional	38
4.2. La problématique du transport par autocar	39
<b>4. LA MOBILISATION CITOYENNE .....</b>	<b>43</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>45</b>
<b>RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>49</b>
<b>Annexe I : Chronologie du chemin de fer gaspésien</b>	<b>50</b>
<b>Annexe II : État d'avancement des trois grands projets</b>	<b>53</b>
<b>Annexe III : Loi sur l'accélération des grands projets</b>	<b>56</b>
<b>Annexe IV : À propos de l'auteur LCDR</b>	<b>57</b>



## PRÉAMBULE

Ce n'est pas d'hier que la Gaspésie souffre d'un manque de considération de la part de l'État quand il s'agit d'investir dans des infrastructures cruciales à son développement, surtout en matière de transport. **Nous pourrions même dire qu'il s'agit-là d'un mal chronique tant cette situation aussi vexatoire qu'incompréhensible refait surface dans l'actualité.**

Déjà, en 1872, Arthur Buies, essayiste et journaliste célèbre en son temps, critiquait cette situation en disant de la Gaspésie qu'elle était « plus éloignée [du reste du Québec] que ne l'est l'Europe<sup>1</sup> » en raison de l'absence d'infrastructures routières et de chemin de fer. On ne pouvait alors s'y rendre qu'en bateau. À pied, il fallait compter dix jours pour faire le trajet de Sainte-Anne-des-Monts à Gaspé par les sentiers longeant la côte.

Cette situation perdura des années. Encore au XX<sup>e</sup> siècle, plusieurs tronçons passaient à même le rivage<sup>2</sup>. Ce n'est qu'en 1929, grâce à l'acharnement de Monseigneur Ross, l'évêque de Gaspé qui valait à lui seul « un ministre et trois députés<sup>3</sup> », qu'une route finira par ceinturer la région<sup>4</sup>.

Du côté sud de la péninsule, pourtant mieux développé, les choses ne se présentaient guère mieux. La région de la Baie-des-Chaleurs, décrite par Buies et bien d'autres observateurs comme une corne d'abondance, n'était reliée au reste du continent par aucun lien terrestre digne de ce nom à l'exception de la route qui traversait la vallée de la Matapédia pour rejoindre les Maritimes et qui avait été terminée en 1867<sup>5</sup>. L'année suivante, c'est ce tracé qui sera choisi par Ottawa pour connecter les rails de l'Intercontinental et relier Lévis à Halifax. Les travaux dureront près de huit ans et en 1876, les premiers wagons circulaient sur ce tronçon passant par Matapédia. Quant au chemin de fer reliant Matapédia à Gaspé, ce n'est qu'en 1911 qu'il sera complété après de multiples péripéties et un scandale, celui de la Baie-des-Chaleurs, qui conduira en

---

<sup>1</sup> Arthur Buies, *Chroniques, Tome 1*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, p.298,

<sup>2</sup> Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *Histoire de la Gaspésie*, Montréal, Boréal, 1981, p. 312

<sup>3</sup> Robert Rumilly, *Histoire de la province de Québec, vol XXVI, Rayonnement de Québec*, Montréal, Éditions Chantecler, 1953, p. 236

<sup>4</sup> Musée de la Gaspésie, « En 2019, le tour de la Gaspésie a 90 ans! », mars 2022. En ligne : <http://archives.museedelagaspesie.ca/exposition/en-2019-le-tour-de-la-gaspesie-a-90-ans/>

<sup>5</sup> Bélanger, *ibid.*, p. 316



1891 à la révocation du gouvernement d'Honoré Mercier alors premier ministre et député de Bonaventure<sup>6</sup>.

Or dans les années qui suivirent la construction du tronçon Matapédia-Gaspé, le chemin de fer de la Gaspésie continuera de souffrir d'un certain laxisme de la part des autorités qui rechignèrent à développer le réseau gaspésien et à le doter d'équipements moins vétustes<sup>7</sup>. Au fil des ans, de nombreuses représentations seront faites auprès des différents paliers de gouvernement par les élites locales afin de sensibiliser l'État à la nécessité d'investir davantage dans le chemin de fer de la Gaspésie. Déjà, à cette époque, on avait compris que le développement d'une économie régionale saine passait par des investissements substantiels dans les infrastructures et plusieurs croyaient, à l'instar de Mgr Ross qui écrivait en 1927 dans la revue *Prix Courant*, que la question gaspésienne était d'abord et avant tout « une question économique » pouvant se réduire à une « question de transport<sup>8</sup> ».

Malheureusement, à bien des égards, nous pourrions dire que l'histoire se répète et la population doit composer avec **les mêmes tergiversations de la part de l'État qui ne parvient pas à respecter des échéanciers de réalisation qui s'allongent de façon exagérée. Comment expliquer cette distorsion majeure entre le discours de plusieurs gouvernements qui se sont succédé au fil des années et l'absence de résultats concrets et satisfaisants sur le terrain? Comment comprendre cette attitude qui contrevient** au maintien d'un service dont l'État a pourtant reconnu à maintes reprises toute l'importance pour la région comme en témoignent ces propos tenus notamment par le Premier ministre, François Legault, en avril 2019 ;

*« Le chemin de fer de la Gaspésie joue un rôle essentiel dans le développement de l'économie régionale. Des entrepreneurs majeurs de la Gaspésie misent sur le transport ferroviaire pour atteindre leurs objectifs de croissance et maximiser leur expansion vers les marchés extérieurs. La population souhaite tout autant la reprise du service de transport ferroviaire. Aujourd'hui, je vous confirme que le projet de réhabilitation ne fait que commencer et que tout sera déployé pour atteindre une pleine exploitation du réseau ferroviaire dans les années à venir. Je suis fier de ce projet qui, en plus d'avoir des*

---

<sup>6</sup> Gilles Gagné, « Le scandale de la Baie-des-Chaleurs ». Dans *Cap-aux-Diamants*, automne 2005, numéro 83. En ligne : <https://id.erudit.org/iderudit/7050ac>

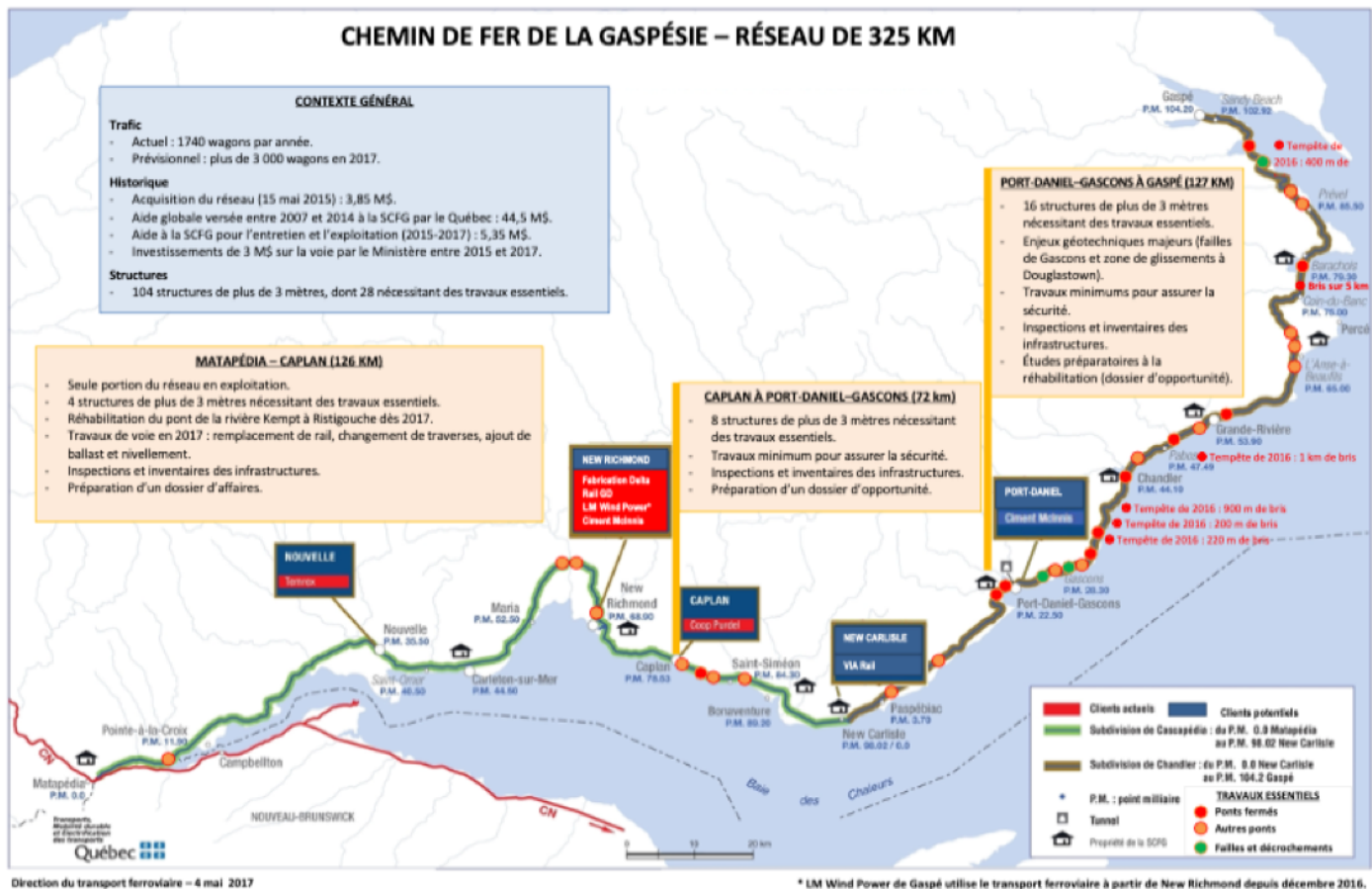
<sup>7</sup> Bélanger, op. cit., p. 586

<sup>8</sup> Ibid., p. 591



retombées significatives à long terme, favorisera la création d'emplois payants dans la région, tout au long de sa réalisation. <sup>9</sup>

Deux ans plus tôt, en mai 2017, Philippe Couillard, un autre Premier ministre de passage en Gaspésie avait tenu des propos similaires : « **Notre gouvernement a pris aujourd'hui un engagement ferme de réhabiliter le train de Matapédia à Gaspé, un projet important pour toute la région et demandé par les acteurs socioéconomiques de la Gaspésie. Il permettra de faciliter le déplacement de marchandises sur le territoire, contribuant ainsi à dynamiser et développer la région. L'économie mondiale est en profond changement et notre gouvernement accompagnera nos entrepreneurs afin qu'ils puissent en profiter et relever les nouveaux défis auxquels ils doivent faire face. Ensemble, nous allons continuer d'amener le Québec en changement.** <sup>10</sup>»



<sup>9</sup> Cabinet du premier ministre, « Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie », 2019. En ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/rehabilitation-du-chemin-de-fer-de-la-gaspesie-le-premier-ministre-annonce-le-debut-des-travaux-pour-le-troncon-entre-matapedia-et-caplan-877212079.html>

<sup>10</sup> Cabinet du premier ministre, « Train de Matapédia à Gaspé », 2017. En ligne : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/train-de-matapedia-a-gaspe--le-gouvernement-a-lecoute-de-la-gaspesie-621449893.html>



## 1. LE LAXISME DE L'ÉTAT

---

La réfection du chemin de fer de la Gaspésie est une saga qui, pour reprendre les mots de l'ancien député et ministre, Matthias Rioux, trahit l'incroyable « *ineptie du gouvernement face à un problème qu'il a créé* <sup>11</sup> ».

Le postulat est à l'effet que dans les dossiers de transports qui affectent la Gaspésie, notamment le dossier du transport aérien et celui qui fait l'objet du présent ouvrage, soit « *La Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie* », on ne peut que conclure que la maladresse et le manque de volonté des gouvernements est chronique. Cette triste vérité est déplorable et bien plus, elle est manifestement préjudiciable comme nous le verrons plus en détail au chapitre II.

### 1.1. Indifférence des gouvernements

Au fil des années, les interventions frileuses se sont succédé en compagnie de gouvernements également indifférents à la situation du transport en Gaspésie.

La question du transport des personnes et des marchandises en Gaspésie s'avère donc un échec au plan des politiques et des actions gouvernementales et lorsqu'on examine le Journal des débats à l'Assemblée nationale, nous y retrouvons nécessairement des interventions qui dénotent une indifférence inquiétante, par exemple :

**Le jeudi 24 septembre 2015<sup>12</sup>**, le député de Gaspé s'est adressé à l'assemblée en précisant que : « *En Gaspésie présentement, le train touristique L'Amiral, un train qui a été mis en place il y a plusieurs années grâce à la Stratégie des croisières internationales, est menacé parce qu'un pont du chemin de fer n'est pas réparé, lequel pont appartient à Transports Québec depuis avril dernier. Et Transports Québec, je soulignerais, depuis les deux dernières années, n'a mis aucun sou, aucun budget pour la mise à niveau du chemin de fer en Gaspésie, alors que, dans les 10 dernières années, il y a tout près de 40 millions qui a été investi. Donc, depuis que Transports Québec est propriétaire, le chemin de fer est arrêté, le train touristique L'Amiral, 115 000 \$ par année de revenus est perdus!* ... Il y a une vingtaine d'élus qui étaient à mon bureau lundi matin et qui

---

<sup>11</sup> Matthias Rioux, *La Gaspésie dans tous ses états : grandeurs et misères du développement régional au Québec (thèse)*, Université Laval, 2018, p. 53. En ligne : <https://corpus.ulaval.ca/jspui/bitstream/20.500.11794/30190/1/34214.pdf>

<sup>12</sup> Journal des débats, Assemblée nationale du Québec : [http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/41-1/journal-debats/20150924/154441.html#\\_Toc430946697](http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/41-1/journal-debats/20150924/154441.html#_Toc430946697)



déploraient qu'**après trois demandes de rencontre avec le ministre depuis l'hiver 2015, il n'y a toujours aucun signal du bureau du ministre** pour leur expliquer comment, dans les plans de Transports Québec, le train ferroviaire de la Gaspésie s'inscrit et quand va-t-on réparer ce train, qui s'inscrit dans la stratégie des croisières internationales ».

Le ministre des Transports avait répondu : « Cette année, c'était impossible d'utiliser le rail pour la partie du train L'Amiral, et nous allons avoir les chiffres exacts ».

**Le jeudi 21 avril 2016<sup>13</sup>**, le député de Gaspé est intervenu devant la Commission des transports en précisant que : « La Gaspésie, présentement, est aux prises avec probablement **la pire période de son histoire sur le plan des transports**. Le train de passagers et de marchandises, **le service est arrêté depuis 2011 à 2013**, dépendamment des services. Donc, plus de train en Gaspésie entre Matapédia et Gaspé. D'ailleurs, mon collègue, le député de Bonaventure, parraine **une pétition pour tenter de ramener le service ...**

En mars 2015, Transport Québec s'est porté acquéreur du tronçon ferroviaire Matapédia-Gaspé, 350 kilomètres de tronçon, avec **un engagement de l'ex-ministre des Transports à l'effet que les deux tronçons extrêmes, ... et l'autre extrémité, qui était New Carlisle-Matapédia. Ces deux tronçons-là sur trois devaient être remis à niveau, ça fait plus d'un an.**

**À trois reprises, on a demandé** au ministre des Transports, à l'ex-ministre des Transports, je tiens à préciser, **de venir en région rencontrer les intervenants** pour parler du dossier ferroviaire. **Aucune visite** du ministre des Transports dans la dernière année, malgré trois demandes répétées du milieu ».

**Le mardi 21 novembre 2017<sup>14</sup>**, le député de Gaspé s'adressait à l'assemblée en ces termes : « M. le Président, **depuis bientôt quatre ans, le chemin de fer de la Gaspésie n'est plus accessible ni au transport des personnes et des marchandises**. Depuis trois ans, le gouvernement du Québec est propriétaire de ce chemin de fer. Les conséquences de la fermeture du chemin de fer sont énormes parce qu'en plus de ne pas avoir accès à un service de transport aérien décent, dorénavant et depuis quelques années les Gaspésiens et Gaspésiennes, les touristes, les gens d'affaires n'ont plus accès à un service ferroviaire, tant au niveau du transport des personnes que des marchandises ».

---

<sup>13</sup> Commission des transports et de l'environnement : <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte-41-1/journal-debats/CTE-160421.html>

<sup>14</sup> Journal des débats, Assemblée nationale du Québec : <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/41-1/journal-debats/20171121/208769.html>



Pour sa première question complémentaire, le député de Gaspé rétorque : « M. le Président, sur le tronçon touristique qui relie Percé et Gaspé, **le train touristique L'Amiral est cloué à la gare depuis trois ans**. La semaine dernière, on apprenait que le train allait être démantelé pour être déménagé à l'extérieur.

*Est-ce que le gouvernement peut s'engager à mettre en priorité les réparations du tronçon Gaspé-Percé, 100 kilomètres de rail nécessitant des réparations à une seule infrastructure, donc un seul pont ferroviaire qui nécessite des travaux de 2 millions...».*

Pour sa deuxième question complémentaire, le député de Gaspé ajoute : « M. le Président, on entend beaucoup le mot «étude», le mot «évaluation», mais **peu d'actions**. Écoutez, entre 1867 et 1870, on a réussi, au pic et à la pelle, à relier trois provinces canadiennes en construisant un chemin de fer.

*Pourquoi ne peut-on réussir à réparer strictement des ponts ferroviaires en Gaspésie en 2017? Y a-t-il une volonté? ».*

Le gouvernement a répondu : « *Le bricolage, on laisse ça à la deuxième opposition. En ce qui nous concerne, nous, on prend des engagements qui sont fermes, M. le Président, et le chemin de fer de la Gaspésie va revivre. Alors, ce qui est fait, c'est un engagement du gouvernement à aller de l'avant, et on va le faire correctement* ».

Pourtant, cinq (5) années auront passé depuis cette intervention au Salon bleu et qu'en est-il des engagements majeurs de 2017?

## 1.2. Accumulation de retards



Tronçon Caplan-Port-Daniel

Les propos tenus par les ministres responsables et les premiers ministres laissent songeurs, car en dépit de l'importance que l'État prétend accorder au chemin de fer gaspésien, les millions de dollars engagés sont reportés de budget en budget depuis 2015. Les retards ne cessent de s'accumuler dans cet important projet, privant du même coup la région d'un moyen de transport structurant et important tant sur le plan social





qu'économique. Cela fait maintenant plus d'une décennie que la communauté attend le retour de son train si utile et nécessaire au transport des personnes et des marchandises dans la péninsule.

Comme si ce n'était pas assez, en février 2022, **un délai supplémentaire de deux ans a été annoncé par le MTQ** pour le rétablissement du tronçon de 72 kilomètres entre Caplan et Port-Daniel prévu initialement pour 2022 et maintenant repoussé à 2024. En effet, sur les 11 ponts et ponceaux qui devaient être restaurés pour 2022, il n'y en a que deux de complétés. **Au début de 2022, les appels d'offres n'étaient toujours pas lancés.**

Quant au tronçon devant relier Port-Daniel à Gaspé, il accuse un retard tellement important que le MTQ n'ose même plus avancer de délai probable à sa réalisation. En coulisse, au niveau des intervenants dans le domaine, on parle d'un minimum de quatre (4) ans de retard, **ce qui reporte l'échéancier prévu de 2024 à 2028**. Le laxisme gouvernemental volontaire ou non dans ce dossier pourrait-il menacer la réalisation du tronçon Port-Daniel-Gaspé? En effet, **l'absence de réparation et d'entretien adéquat du réseau sur une longue période accélère sa détérioration et augmente son coût de réhabilitation. Cette négligence pourrait même s'avérer une raison valable pour abandonner le projet et il s'agit d'un risque potentiel à ne pas négliger.**

Ainsi, malgré l'acquisition du réseau ferroviaire gaspésien de 325 km par le gouvernement en 2015, malgré les multiples engagements pris par l'État, malgré la construction de la cimenterie de Port-Daniel qui offre l'une des plus grandes capacités de production au Québec et parle fait même un client majeur pour le rail, malgré toutes ces bonnes raisons, l'article de Gilles Gagné<sup>15</sup> parle de lui-même : « *Depuis l'annonce de la réhabilitation du réseau Matapédia-Gaspé le 5 mai 2017, pas un seul kilomètre supplémentaire n'a été mis à la disposition de la Société du chemin de fer de la Gaspésie, l'entité municipale assurant le transport de marchandises sur ce réseau. Le transport est toujours limité à la portion ouest, les 126 kilomètres entre Matapédia et Caplan* pas un seul kilomètre supplémentaire n'a été mis à la disposition de la Société de chemin de fer de la Gaspésie ».

Et pourtant, la réhabilitation du rail gaspésien est une mesure prévue dans la Politique de mobilité durable – 2030 du Ministère. « *La reprise des activités sur l'ensemble du réseau du chemin de fer de la Gaspésie est un objectif cohérent avec l'action du*

---

<sup>15</sup> Gilles Gagné, « La réouverture de la voie ferrée entre Caplan et Port-Daniel prendra deux ans de plus que prévu », Le Soleil, 4 février 2022. En ligne : <https://www.lesoleil.com/2022/02/04/la-reouverture-de-la-voie-ferree-entre-caplan-et-port-daniel-prendra-deux-ans-de-plus-que-prevu-900fa7f28a11c1b53f7b07b0fdaa8a28>



*gouvernement dans la lutte contre les changements climatiques, notamment par la réduction du nombre de véhicules lourds sur les routes de la région.<sup>16</sup> »*

**L'acceptabilité sociale** du projet n'y fait rien et rend encore plus évidente **l'incohérence de l'État** qui contrevient à ses propres engagements en matière de mobilité durable dont le plan d'action prévoit des mesures devant **soutenir le transport collectif régional<sup>17</sup>** et **appuyer la mise en place de modes de transports performant pour les entreprises<sup>18</sup>**.

Cette incohérence est illustrée à merveille par les propos tenus par l'ancien ministre des Transports, Robert Poëti qui, le 4 mars 2015, soit le lendemain de l'achat du chemin de fer de la Gaspésie par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), affirmait devant la Chambre de commerce Baie-des-Chaleurs vouloir **transformer le tronçon entre Caplan et Gaspé en piste cyclable**. Le ministre tenait ces propos alors même que la cimenterie de Port-Daniel, grande utilisatrice du rail gaspésien, était en construction depuis déjà dix mois.

**Pis encore, cette prise de position aussi vexante que surprenante reposait sur des approximations**. En font foi les arguments tenus par le ministre Poëti devant la Chambre de commerce qui, pour délégitimer le retour à Gaspé de Via Rail, affirmait que l'entreprise aurait à composer avec un faible achalandage. Or, ces arguments sont mal fondés. *« Entre 2004 et 2013, le train Montréal-Gaspé a transporté plus de passagers que les deux autres trains régionaux du Québec réunis. En 2011, par exemple, 27 991 passagers ont pris le train gaspésien, alors que les trains Montréal-Jonquière et Montréal-Senneterre combiné en ont transporté 25 870 <sup>19</sup>»*.

Il est important de préciser que **les retards ne sont pas occasionnés par les entrepreneurs** qui exécutent les travaux, puisque les délais de réalisation ont été non seulement respectés, mais même devancé de façon importante au niveau de la réhabilitation des ponts ferroviaires.

---

<sup>16</sup> Gouvernement du Québec, « Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie », 2022. En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/structures-infrastructures/infrastructures-ferroviaires/rehabilitation-chemin-fer-gaspesie/Pages/rehabilitation-chemin-fer-gaspesie.aspx#>

<sup>17</sup> Gouvernement du Québec, « Politique de mobilité durable – 2030, Plan d'action 2018-2023 », 2018, p. 23. En ligne : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf)

<sup>18</sup> Ibid., p. 34

<sup>19</sup> Gilles Gagné, « Les caprices de Via Rail », 9 février 2017, Graffici. En ligne : <https://graffici.ca/actualite/les-caprices-de-via-rail/>



Ceci signifie que c'est plutôt le **gestionnaire du projet, la Société québécoise d'infrastructures (SQI), qui ne lance tout simplement pas les appels d'offres dans les délais prévus** et cette situation explique notamment le retard de deux années sur le tronçon Caplan--Port-Daniel.

Quelques semaines après l'annonce du report de deux (2) ans, dans le but de calmer le jeu, le MTQ publiait enfin un appel d'offres, le premier en l'espace de vingt mois, pour la réfection du pont du Ruisseau-Leblanc à Caplan<sup>20</sup>, 3<sup>e</sup> pont sur un total de 12 ouvrages devant être remis en état en 2022. **Pourtant, les ponts sont identifiés depuis au moins 2010 comme une priorité du réseau gaspésien.** Tous ces retards sont donc substantiels et démontrent l'échec du MTQ, propriétaire du chemin de fer, mais aussi la *Société québécoise des infrastructures* qui supervise la gestion du dossier et, conséquemment, du Gouvernement du Québec.

### 1.3. Iniquité entre les milieux urbains et ruraux

Ce serait absolument faire fausse route que de nier l'importance et les nombreux besoins en matière de transport au sein des grands centres québécois, notamment au niveau de notre Métropole, Montréal et de notre Capitale nationale, Québec. **En effet, tous conviennent que ces grandes agglomérations ont des besoins urgents et importants.**

Cependant, il est légitime, voire essentiel, de dénoncer toute situation d'iniquité au niveau des interventions gouvernementales lorsqu'elles visent des conditions de base au développement des régions. En effet, nous faisons référence ici à des services aussi essentiels que la santé, l'éducation, les communications et le transport des personnes et des marchandises. Or, force est de constater que malgré le fait que **la Gaspésie vit depuis 2015 la pire situation de son histoire sur le plan du transport**, cela n'empêche pas le gouvernement du Québec par son inefficacité dans le dossier ferroviaire de contribuer à l'aggravation de la situation du transport des personnes et des marchandises.

Il est à noter que pendant ce temps, nous assistons à des annonces et à la réalisation de travaux majeurs au niveau des infrastructures de transport en milieu urbain.

---

<sup>20</sup> <https://www.lesoleil.com/2022/02/24/vingt-mois-plus-tard-transports-quebec-publie-un-appel-doffres-pour-reparer-un-pont-ferroviaire-en-gaspesie-dc6655834a9dedc6a59559354a5241d5>



**Ces engagements et décisions de l'État en matière de transport urbain versus en région soulève la question de l'iniquité apparente dans le traitement des dossiers et de leur priorisation.**

Les éléments qui suivent n'ont pas pour objectif de remettre en question le caractère fort possiblement essentiel de certains projets de transport dans les grands centres. L'objectif est davantage de faire ressortir le **niveau de priorité et d'efficacité très différent**, le tout tel qu'il appert de projets majeurs de transport dans les grands centres urbains versus des projets en régions comme la Gaspésie et beaucoup d'autres sous l'égide gouvernementale.

À ce chapitre, par souci d'équité, il est impossible de ne pas mentionner la situation inacceptable que vivent encore en 2022 les résidents de la Basse-Côte-Nord coupés de réseaux routiers ne les reliant pas au reste du Québec. Fréquemment, la Basse-Côte-Nord subit de nombreuses problématiques d'approvisionnement en biens et services essentiels, et ce en raison des ratés du service de transport en place.

En effet cette iniquité politique, sociale et économique saute aux yeux lorsqu'on considère l'empressement avec lequel le gouvernement appuie par exemple, le développement du Réseau express métropolitain (REM) dans la région de Montréal alors que le projet au coût de 7 milliards de dollars rencontre de l'opposition, notamment en ce qui concerne le tronçon Est. Depuis sa mise en chantier en 2018, le projet porté par la CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, a fait d'innombrables fois les manchettes pour les mauvaises raisons sans que cela n'interfère le moins du monde dans l'avancement du projet.

De fait, **cette carence en acceptabilité sociale du REM ne semble pas contrarier l'État qui appuie de manière inconditionnelle le projet alors que la réfection du chemin de fer de la Gaspésie se fait attendre.**

Pourtant, **le projet gaspésien bénéficie d'un très haut niveau d'adhésion sociale** comme en témoignent ces quelques titres publiés au fil des ans:

- [\*\*\*Sort incertain pour le train touristique l'Amiral\*\*\*](#)

ma  
côte-nord

ACCUEIL NOUVELLES FAITS DIVERS ENTREVUES POLITIQUE COVID-19  
EN RAFALE > [ 12 janvier 2022 ] Le retour à l'école se fera bel et bien lundi prochain > ACCUEIL

## Lait, légumes, couches et cadeaux de Noël arrivent en retard en Basse-Côte-Nord

© 2 janvier 2021 | Jean St-Pierre | Accueil



(photo bassecotenord.ca)



#### **Le Soleil, 27 septembre 2015**

*« Les élus du bout de la Gaspésie fulminent depuis qu'ils ont pris connaissance des propos du ministre. « Le train touristique est rentable. Chaque fois que les croisiéristes le réservent, c'est un profit net de 10000 \$ pour la Société du chemin de fer de la Gaspésie. »*

- [\*\*En Gaspésie, ça fait huit ans qu'on attend le retour de Via Rail\*\*](#)

#### **Journal de Québec, 14 décembre 2019**

*« Les Gaspésiens en ont marre d'attendre le retour des trains de VIA Rail. « Le train, il est en retard depuis huit ans ici », lance le maire de Gaspé, Daniel Côté, quand on lui parle des retards qui minent la confiance des gens envers la société d'État. »*

- [\*\*Rail : unanimité pour dénoncer le report de l'ouverture de la voie jusqu'à Port-Daniel-Gascons\*\*](#)

#### **Ma Gaspésie, 4 février 2022**

*« Le report à 2024 de l'ouverture du tronçon ferroviaire entre Caplan et Port-Daniel-Gascons et l'absence de date pour Gaspé sont très mal reçus en Gaspésie. »*

- [\*\*Déception pour Daniel Côté concernant le rail jusqu'à Gaspé\*\*](#)

#### **Radio-Gaspésie, 7 février 2022**

*« Suite à cette annonce du MTQ, le maire de Gaspé Daniel Côté se dit désillusionné de voir un jour VIA Rail desservir la Côte-de-Gaspé. Par pure spéculation, il imagine à ce rythme-là voir le train à Gaspé après 2030, dit-il. En plus, **il y a déjà deux gouvernements provinciaux qui lui ont promis une date d'échéance sans qu'elle soit respectée.** »*

- [\*\*Vingt mois plus tard, Transports Québec publie un appel d'offres pour réparer un pont ferroviaire en Gaspésie\*\*](#)

#### **Le Soleil, 24 février 2022**

*« Bien qu'il trouve « impardonnables » les délais de réfection imposés par Transports Québec et qu'il ait dénoncé « l'incompétence » de certains éléments de ce ministère, Bernard Babin, de la Coalition des Gaspésiens pour l'avenir du train, voit dans le présent appel d'offres « un vent de fraîcheur, une lueur d'espoir, une lointaine lueur au bout du tunnel », dit-il. »*



*Pont du Ruisseau-Leblanc à Caplan*

Ces exemples tirés de l'actualité témoignent du **manque de considération de l'État pour la région** et du fort laxisme quant à la **mise en œuvre de projet structurant pour celle-ci, projets bénéficiant pourtant d'une grande acceptabilité sociale**. Dans ce contexte, la diligence avec laquelle le gouvernement appuie le développement du REM qui cumule les critiques a de quoi surprendre quand on considère l'incroyable inertie qui caractérise la **réhabilitation du chemin de fer de la**

**Gaspésie, un projet qui représente une fraction (235M\$) de ce que coûte le REM (7 milliards) réalisé en trois ans seulement contre huit ans pour le rail gaspésien qui n'est même pas encore complété.**

Au rythme où vont les choses, **il faudra plus de temps au MTQ pour réparer partiellement le chemin de fer de la Gaspésie que sa construction complète un siècle plus tôt** avec pourtant des moyens technologiques quasi inexistants. **Or, à chaque délai supplémentaire, ce sont des frais additionnels et inutiles qui s'ajoutent au risque de faire dérailler le projet** de réhabilitation du rail gaspésien. **Est-il possible que ce soit un objectif visé par certains hauts dirigeants gouvernementaux?** On ne peut qu'adresser le questionnement face au dossier de la réhabilitation du chemin de fer en Gaspésie.

#### **1.4. Apparence d'inefficacité administrative**

Tel que mentionné précédemment, la gestion du projet de réhabilitation du chemin de fer fut au départ administrée par le MTQ. Par la suite, en 2019, le gouvernement du Québec transférait la gestion du rail gaspésien à la **Société québécoise des infrastructures**, un organisme communément appelé le Bureau des grands projets.

Partout dans le monde, à l'examen de la performance des *grands projets d'infrastructures publiques* (GRIP) on trouve que le développement et l'évaluation des grands projets comportent des lacunes importantes, notamment en ce qui a trait à la planification. Les difficultés rencontrées par de nombreux grands projets



d'infrastructures publiques au Québec ont donc amené le *Vérificateur général du Québec* à recommander au gouvernement de revoir ses mécanismes de gouvernance<sup>21</sup>.

Par exemple, le ministère des Transports réalisait une partie de la conception à l'interne et se dotait d'une équipe de gestion de projet. Les ministères et organismes publics confiaient la gestion de leurs projets à la *Société immobilière du Québec* (SIQ).

En novembre 2013, *Infrastructure Québec* et la *Société immobilière du Québec* se sont fusionnées. À compter de cette date, ces personnes morales continuent leur existence au sein d'une compagnie à fonds social sous le nom de « **Société québécoise des infrastructures (SQI)** ».

La SQI réalise les activités relatives à la gestion et à la maîtrise de tout projet d'infrastructure publique considéré « majeur », soit de plus de 50 M\$ et par conséquent, c'est la SQI qui assure actuellement la gestion du projet de réhabilitation du chemin de fer gaspésien.

La Société peut, conformément à la loi<sup>22</sup>, conclure une entente avec un gouvernement autre que celui du Québec, l'un de ses ministères, une organisation internationale ou un organisme de ce gouvernement ou de cette organisation. De même, elle peut conclure une entente avec un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec ainsi qu'avec toute personne, toute société ou tout organisme et participer avec eux à des projets communs.

Toutefois, il est approprié de mettre en lumière ici que si la mission première de la SQI est d'assurer planification, réalisation et suivi des projets, **l'expertise de la SQI réside surtout dans le fait de développer, de maintenir et de gérer un parc immobilier.**

Par ailleurs, dans son Rapport de 2021-2022<sup>23</sup>, le *Vérificateur général* indique que :

1. La SQI considère seulement une partie de la durée réelle des projets pour le calcul de son indicateur de **respect des échéanciers**;

---

<sup>21</sup> **Diagnostique et recommandations sur les GRIP, Bibliothèque de l'Assemblée nationale**  
[https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique\\_v2/AffichageFichier.aspx?idf=159700](https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?idf=159700)

<sup>22</sup> **Loi sur les infrastructures publiques** : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/i-8.3>

<sup>23</sup> **Audit de performance sur la SQI** [https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-annuel/179/vgq\\_novembre2021\\_ch04\\_web.pdf](https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-annuel/179/vgq_novembre2021_ch04_web.pdf)



2. L'information publiée dans le rapport annuel de gestion de la SQI sur le respect des budgets autorisés **ne permet pas d'évaluer correctement sa performance**;
3. De plus en plus de projets font l'objet d'une hausse de budget au cours de leur réalisation, notamment en raison de la surchauffe du marché de la construction. Aussi, **les appels d'offres sont parfois lancés sans que l'estimation des coûts ait été mise à jour.**

Un projet d'infrastructure publique considéré majeur ne peut être inscrit au plan québécois des infrastructures avant d'avoir fait l'objet d'une autorisation du gouvernement donnée dans le cadre de l'application des mesures établies par le Conseil du trésor en matière de gestion des projets d'infrastructure publique.

La réhabilitation du rail gaspésien figure bien dans le plan d'action 2018-2023 des deux derniers gouvernements qui ont accordé des subsides de 100M\$ pour la **réhabilitation de l'ensemble** du réseau ferroviaire du Chemin de fer de la Gaspésie<sup>24</sup> en mai 2017 ainsi que 135M\$ en février 2020, sans oublier le 45,8 M\$ en aide du fédéral accordé en 2019. **Or, aucun convoi n'est toujours en mesure d'emprunter le tronçon reliant Caplan à Gaspé et plus d'une décennie s'est écoulée depuis que le dernier train est entré en gare. C'était le 12 décembre 2011.**

Il s'agit là d'une situation incompréhensible pour de nombreux intervenants de la région qui questionnent la lenteur des travaux. **Pour Alexandre Boulay, directeur de l'usine de pales d'éoliennes LM Wind Power à Gaspé, il n'y a tout simplement pas suffisamment d'effectifs qui travaillent sur le dossier**<sup>25</sup>. En effet, malgré qu'il s'agisse d'un projet de 100 millions, l'État n'aurait affecté que deux ressources au projet de réhabilitation du rail gaspésien, un tracé de 325 km qui comporte 183 passages à niveau, 860 passages de ferme, 699 ponceaux, 33 murs de soutènement, 1 tunnel et 66 ponts.

Nombreux sont aussi les intervenants du secteur des transports à affirmer que la direction du MTQ responsable des services aériens, maritimes et ferroviaires ne détient pas le niveau de ressources professionnelles ni le niveau d'expertise nécessaire pour mener à bien les dossiers majeurs au sein de ces trois (3) secteurs de transport pourtant névralgiques pour le développement du Québec et des régions.

---

<sup>24</sup> [Politique de mobilité durable, op. cit., p. 54](#)

<sup>25</sup> [Joanne Bérubé, « Réfection du rail gaspésien : le nouvel échancier promis par Québec déçoit », 22 août 2019, Radio-Canada. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1270835/refection-rail-gaspesien-echeancier-transport-ferroviaire>](#)



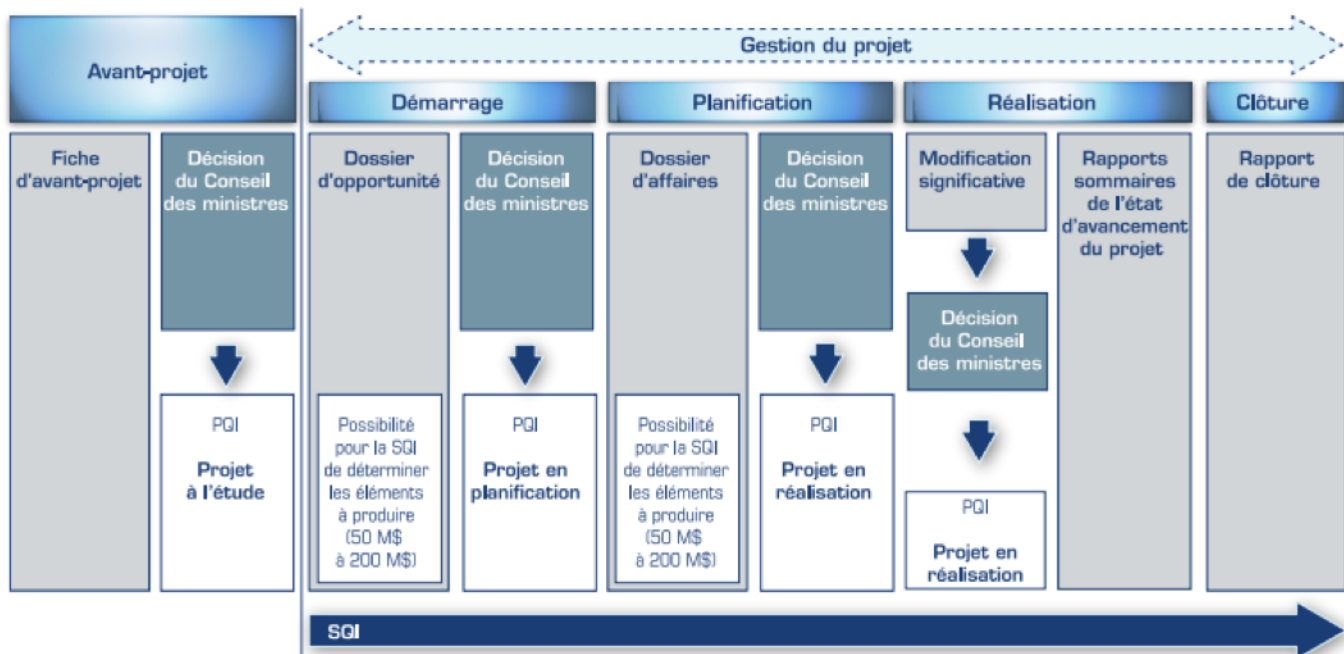


Selon nos informations, ce serait près de dix (10) directeurs, directrices et titulaires de postes-cadres au sein de la direction des services ferroviaires, maritimes et aériens du MTQ qui se seraient succédé depuis 2015.

Le cas échéant, il y a un questionnement qui s'impose sur ce fort taux de roulement, car les conséquences sont importantes et causent indéniablement un dysfonctionnement du service et sur l'avancement des dossiers. Cette problématique explique peut-être le fait que le gouvernement du Québec semble incapable de passer du stade de la budgétisation au stade de la réalisation concrète des travaux de réhabilitation du chemin de fer Gaspésien.

## ANNEXE B

### CHEMINEMENT ET AUTORISATIONS REQUISES D'UN PROJET MAJEUR D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE (50 M\$ ET PLUS)



En somme, contrairement aux travaux directement réalisés dans les années antérieures par le ministère des Transports du Québec, en 2019, le gouvernement du Québec a donc confié la poursuite des travaux de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie à la SQI.

Voici le cheminement laborieux que doit traverser un projet majeur d'infrastructure publique tel que celui de la réhabilitation du chemin de fer Gaspésien et ce, tronçon par tronçon :

1. **L'AVANT-PROJET**, au cours duquel une fiche d'avant-projet doit être élaborée;



2. **LA GESTION DU PROJET**, laquelle comporte les étapes suivantes :
  - 2.1. Le démarrage, au cours duquel un **DOSSIER D'OPPORTUNITÉ** doit être élaboré;
  - 2.2. La planification, au cours de laquelle un **DOSSIER D'AFFAIRES** doit être élaboré; Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique;
  - 2.3. La réalisation, au cours de laquelle des **RAPPORTS SOMMAIRES DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT** du projet doivent être produits;
  - 2.4. Toute modification significative à ce stade nécessite une **autorisation par le Conseil des ministres**;
  - 2.5. La clôture, au cours de laquelle un **RAPPORT DE CLÔTURE** doit être produit à la suite de la réception formelle de l'infrastructure publique.

Dans le cas du rail gaspésien, en ANNEXE I, le gouvernement présente, en date du 22 mars 2022, l'état des dossiers des trois (3) tronçons du rail gaspésien.

À cet égard, il est à noter que la livraison du tronçon de Caplan-Port-Daniel était à l'origine prévue pour 2022, mais selon les dernières annonces gouvernementales, le tout est reporté en 2024!

En ce qui concerne le tronçon Port-Daniel-Gaspé prévu initialement pour 2024, le projet n'est qu'au stade de planification. Par conséquent, ni la *Société québécoise des infrastructures* ni le MTQ n'ose avancer de date de livraison.

Un autre élément très important à soulever dans ce dossier est le fait que depuis 2020, le projet de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie a été inclus dans la LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE<sup>26</sup> (voir l'annexe III du présent document).

Si le gouvernement considère i'qul est important pour le Québec d'accélérer certains projets d'infrastructure afin de faire bénéficier la population plus rapidement des infrastructures, **dans un tel contexte, comment expliquer l'ampleur du retard** qu'accuse la réalisation de la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie?

---

<sup>26</sup> LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-2.001>



Pour conclure cette section, **on peut se questionner sur les motifs réels** faisant en sorte qu'un dossier de réhabilitation d'un chemin de fer, déjà existant, accuse un tel niveau de retard sans précédent :

- **La commande politique est-elle claire et sans équivoque à l'égard du dossier?**
- **Le MTQ et la Société québécoise des infrastructures ont-ils les ressources nécessaires l'expertise requise pour assurer de façon efficace la réalisation des travaux dans ce dossier?**
- **Quelle garantie la région a-t-elle que le dossier soit dorénavant traité en priorité et que les échéances de réalisation ne soient plus reportées?**

Le chemin de fer de la Gaspésie peut être considéré comme un échec évident sur le plan de l'efficacité de la gestion d'un dossier majeur et de l'avancement des travaux.

**Les ratés de nos sociétés d'État** responsables de la réalisation de grands projets au Québec semblent assez fréquents. Par exemple, dans un autre dossier majeur, le 2 mai 2022, **le Premier Ministre du Québec, François Legault et la mairesse de Montréal, Valerie Plante annonçaient** que la filiale de la caisse de dépôt du Québec (CDPQ INFRA) mandatée dans le dossier du **REM de l'Est de Montréal**, un projet de plus de 10 milliards de dollars **cédait sa place à une nouvelle équipe** de projet constituée du ministère des Transports, de la Ville de Montréal et d'autres intervenants majeurs du secteur du transport métropolitain<sup>27</sup>.

Pas étonnant que le grandiose projet s'attire de telles critiques<sup>28</sup> : « *Un autre projet de transport collectif qui a du plomb dans l'aile. Plus on regarde le REM de l'Est, plus on a l'impression de jouer dans le film du prolongement du métro de la ligne bleue qu'on ne verra peut-être jamais de notre vivant. **Qu'est-ce qu'on a au Québec... incapable de réaliser des projets?*** »

Par ailleurs, il y a lieu d'ajouter que la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) est l'un des principaux actionnaires d'un important projet donnant naissance à un géant

---

<sup>27</sup> Québec retire le REM de l'Est des mains de CDPQ Infra

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1880334/reseau-express-caisse-depot-transport-commun-montreal>

<sup>28</sup> REM de l'Est: quel gâchis!

<https://www.journaldemontreal.com/2022/05/04/rem-de-lest-quel-gachis>



européen des réseaux ferroviaires à grande vitesse<sup>29</sup>. Bien plus, en 2015, la CDPQ avait acquis 30 % d'Eurostar en allongeant près de 850 millions de dollars. Selon le Journal de Québec : « ***L'ambition est de transporter 30 millions de passagers européens par an d'ici 10 ans***<sup>30</sup> ».

Malgré le mandat de la CDPQ, il appert que notre fleuron québécois en matière d'investissement institutionnel n'ambitionnerait pas de développer le transport pour les Québécois et les Québécoises et encore moins le transport interrégional pour les Gaspésiens et les Gaspésiennes, mais qu'elle préfère plutôt investir dans le développement de régions lointaines d'outre-mer!

Pour conclure sur l'administration publique de nos grands projets de développement, notamment en matière de transport public sur rail, compte tenu de l'absence de résultats concluants de la part de la *Société Québécoise des infrastructures* dans le dossier du chemin de fer gaspésien, **comme celui posé à l'endroit de la CDPQ, le même raisonnement et le même « geste courageux » de la part de l'État québécois et des élus régionaux ne serait-il pas opportun dans le dossier du train gaspésien à l'endroit de la SQI?** La question nous apparaît aussi appropriée qu'incontournable.

---

<sup>29</sup> La Caisse de dépôt au coeur d'un gros projet de fusion ferroviaire en Europe

<https://www.ledevoir.com/economie/563646/la-caisse-de-depot-au-coeur-d-un-gros-projet-de-fusion-ferroviaire-en-europe>

<sup>30</sup> La Caisse de dépôt investit dans le transport ferroviaire en Europe

<https://www.journaldequebec.com/2022/04/29/la-caisse-de-depot-investit-dans-le-transport-ferroviaire-en-europe>



## **2. DES RÉPERCUSSIONS PRÉJUDICIALES POUR LE MILIEU**

L'inefficacité de l'appareil gouvernemental en ce qui a trait à la réhabilitation du tronçon ferroviaire gaspésien fait d'autant plus mal qu'il hypothèque lourdement le développement économique du milieu alors même que les deux derniers gouvernements – celui de Philippe Couillard et de François Legault – ont affirmé faire de l'économie leur principal cheval de bataille. Or, ces attermoissements génèrent une quantité d'effets préjudiciables tant auprès du milieu des affaires, de l'industrie touristique que de la population en général.

- **Sur le plan du transport** notamment, l'incapacité du MTQ à finaliser les travaux hypothèque lourdement la mobilité des résidents et visiteurs de la Gaspésie déjà aux prises avec un service de transport aérien interrégional inaccessible à cause du coût prohibitif des billets et du manque de siège et d'un service de transport par autobus sur respirateur artificiel;
- **Sur le plan économique**, les importants retards dans le dossier génèrent des coûts supplémentaires à des entreprises régionales dynamiques et créatrices d'emplois, notamment parce que le chemin de fer pourrait favoriser l'exportation des productions régionales et l'arrivée d'intrants plus facilement et à moindre coût au sein des entreprises de la région;
- **Sur le plan touristique et de la sécurité routière**, elle met à mal inutilement la 132 qui constitue l'unique lien routier ceinturant la région et sur lequel circulent annuellement plus d'un demi-million de touristes venus découvrir le panorama et les attraits du milieu qu'on vend à l'international (National Geographic, Lonely Planet, etc), mais que l'on gâche localement avec tous ces camions chargés de ciment qui défoncent la route et ces fardiers démesurés chargés de pales d'éoliennes. À cela il faut considérer le risque accru d'accidents majeurs occasionnés par cet accroissement de transport routier lourd;
- **Sur le plan environnemental**, l'échec du MTQ contribue à l'émission nocive de gaz à effet de serre (GES) supplémentaire alors qu'on pourrait grandement diminuer l'empreinte carbone de la région si les passagers et les marchandises pouvaient profiter du service de transport ferroviaire des marchandises et des personnes. À titre d'exemple, les camions qui servent au transport du ciment et des pales génèrent jusqu'à six fois plus de GES que le train. À cela s'ajoute l'obstacle potentiel à la mise en place d'un projet de biomasse forestière qui faisait partie des engagements initiaux de l'entreprise.



Bref, l'échec du ministère des Transports du Québec (MTQ), propriétaire du chemin de fer de la Gaspésie, à procéder à la réfection rapide de l'entièreté du tronçon Matapédia-Gaspé génère une quantité d'effets préjudiciables à l'ensemble de la communauté gaspésienne et plus particulièrement à des acteurs clefs de son développement.

## 2.1. Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG)

Créée en 2007 grâce au leadership de trois (3) MRC de la Gaspésie (Avignon, Bonaventure, et Rocher-Percé) désireuses de prendre en main leur développement par le maintien des infrastructures de transport ferroviaire, la SCFG qui exploite le tronçon de 325 km de rails situés entre Matapédia et Gaspé et appartenant au Gouvernement du Québec, emploie une trentaine d'employés. Au fil des ans, l'entreprise dont le conseil d'administration est composé d'élus régionaux, a démontré à de nombreuses reprises les compétences et la détermination du personnel en place. En effet, au cours des dernières années, la direction et l'équipe de gestion et d'opération de la SCFG a réussi à réaliser une panoplie d'interventions sur le réseau en deçà des estimations budgétaires et dans le respect des échéanciers fixés.

Or, la SCFG est sans doute la première des entreprises gaspésiennes à souffrir de la lenteur des travaux de réparation du rail gaspésien. Néanmoins, en dépit de la situation, elle connaît une croissance fulgurante de ses activités. En effet, en 2021, ce ne sont pas moins de 4643 wagons qui ont circulé strictement sur la partie du tronçon ouest du réseau de 126 km reliant Matapédia à Caplan, soit 10% de plus qu'en 2020. **Ainsi, entre 2015 et 2021, le nombre de wagons tirés par les trains de la SCFG a pratiquement triplé, passant de 1633 à 4643. Il est important de rappeler que cet excellent résultat se limite au seul tronçon Matapédia-Caplan puisque les deux autres tronçons Caplan-Port-Daniel-Gaspé demeurent inutilisables en raison des délais importants dans les travaux de réalisation.**

Pour la SCFG, il s'agit des **meilleurs résultats de son histoire**<sup>31</sup>. La dernière fois qu'autant de wagons ont circulé sur le rail gaspésien, c'était en 1998, à une époque où la cartonnerie de New-Richmond, la papeterie Gaspésia à Chandler et Mines Gaspé de Murdochville étaient encore en activité. Ces chiffres démontrent clairement la forte adhésion des entreprises gaspésiennes à l'égard du service de transport des

---

<sup>31</sup> Gilles Gagné, « Transport de marchandises record pour la Société du chemin de fer de la Gaspésie », Le Soleil, 2 mars 2022. En ligne : <https://www.lesoleil.com/2022/03/02/transport-de-marchandises-record-pour-la-societe-du-chemin-de-fer-de-la-gaspesie-c4067c865a2f2b2e7a306091aa443f07>



marchandises par chemin de fer et ce malgré les nombreux obstacles engendrés par le laxisme gouvernemental dans ce dossier.

**Ce succès est en grande partie attribuable au travail acharné que déploie l'équipe restreinte de direction et le personnel de la SCFG**, celle-ci faisant preuve de détermination et d'innovation tant dans la recherche de nouveaux clients que dans la nature de ses opérations et dans son service d'entretien du rail et de transport des marchandises.

À cet égard, il est important de mentionner que **bien que le rail soit la propriété du gouvernement du Québec (MTQ), les opérations régulières d'entretien et le service de transport des marchandises sont quant à eux, effectués par la SCFG**. Or, en dépit de cette réussite et malgré ses compétences, le MTQ refuse de lui confier la gestion de projets majeurs de réhabilitation, lesquels font l'objet de ratés importants. Pendant ce temps, les retards dans les travaux causent des pertes financières importantes à la SCFG en privant celle-ci de plus de 200 km de rails.

Cette situation qui perdure depuis des années met à mal les efforts de la SCFG pour demeurer performante. Par exemple, pour la seule cimenterie de Port-Daniel, **c'est près de 200 000 tonnes de ciment qui, à défaut de pouvoir emprunter le rail, doivent transiter annuellement par la route** alors que la réfection du chemin de fer pourrait permettre à la cimenterie d'expédier davantage<sup>32</sup>. Or, **le supplément de coût relié à l'utilisation du camion versus le train est assumé par la SCFG** qui a pris le contrat de transport en espérant que l'échéance de 2022 pour réhabiliter le rail de Caplan à Port-Daniel serait honoré par le gouvernement du Québec. Ce qui n'est pas le cas puisque le MTQ a révélé en février 2022 que les travaux de réhabilitation du tronçon ferroviaire Caplan-Port-Daniel accusaient un important retard de deux ans sur son échéancier initial de 2022.

**Il s'agit là d'une situation complètement inacceptable à tous les niveaux. En effet, il est absolument inéquitable qu'une société créée par les instances du milieu afin de pallier l'abandon du chemin de fer gaspésien par les deux paliers de gouvernement soit aujourd'hui obligée d'encaisser des pertes de revenus de plusieurs millions de dollars.**

**Par souci d'équité et de justice**, ce préjudice financier causé à la SCFG et à l'économie régionale **devrait faire l'objet d'une indemnisation de la part du gouvernement du Québec**. En effet, il est clair que si le même préjudice avait été occasionné à une entreprise privée au lieu de la SCFG, le gouvernement du Québec devrait inévitablement indemniser le transporteur pour les coûts supplémentaires engendrés. Qu'en sera-t-il

---

<sup>32</sup> Votorantim, « Réfection du rail », 5 mai 2017. En ligne : <https://cimentmcinnis.com/press-release/refection-du-rail-quebec-donne-la-gaspesie-des-leviers-pour-prosperer-se-rejouit-ciment-mcinnis/>



dans le cas présent? La question se pose de façon particulière, car la SCFG est administrée par des élus municipaux et dans cet état de choses, quel réel pouvoir de négociation ont-ils face au gouvernement?

**En effet, les élus de la région ayant individuellement et collectivement de nombreux autres dossiers en attente de réponses gouvernementales, il appert que ces derniers n'ont possiblement pas la latitude nécessaire pour exercer la pression appropriée sur le gouvernement du Québec dans ce dossier.**

Cette situation nous ramène donc à cet autre questionnement légitime et très important, soit celui de la gouvernance régionale, un autre dossier.

## 2.2. Cimenterie de Port-Daniel

Il n'y a pas que la SCFG qui soit aux prises avec les tergiversations du MTQ. La lenteur des travaux ne profite pas non plus à la cimenterie de Port-Daniel déjà très malmenée dans les médias, notamment sur le plan environnemental et ce, malgré le fait que ce soit la cimenterie Nord-Américaine dont **le procédé utilisé en fait la cimenterie générant le moins de gaz à effets de serre (GES) par tonne de ciment produit.**



*Cimenterie de Port-Daniel*

Or, obliger l'entreprise à utiliser le camion dont l'empreinte carbone est six fois plus importante que le train s'avère **inacceptable tant sur le plan financier, qu'environnemental.** En effet, depuis 2017, en raison des délais rencontrés pour la réhabilitation du rail gaspésien, la Société du Chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) **doit mobiliser quotidiennement sept (7) camions-citernes** pour permettre

le transbordement à New-Richmond du ciment produit à la cimenterie de Port-Daniel<sup>33</sup>.

Il nous semble donc incohérent que le gouvernement du Québec blâme la cimenterie de Port-Daniel pour son bilan environnemental d'un côté alors qu'il s'avère de l'autre être le

---

<sup>33</sup> Isabelle Larose, « Réfection du chemin de fer », 6 mai 2021. Radio-Canada. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1791047/chemin-fer-rail-gaspesie-travaux-port-daniel-caplan-rehabilitation>





principal fautif qui empêche la mise en place d'alternatives efficaces au plan environnemental que serait le transport ferroviaire. En effet, il suffirait de réparer le rail gaspésien **pour que l'entreprise améliore rapidement son bilan carbone** en utilisant le train pour transporter intrants et ciment. C'est sans compter que la réfection du chemin de fer pourrait permettre également à la cimenterie d'expédier davantage de volume de ciment, ce qui s'avérerait profitable sur le plan financier pour l'entreprise. **Le risque de perdre certains contrats d'approvisionnement** en ciment au sein d'autres provinces canadiennes est réel en raison de l'absence de service ferroviaire, ce mode de transport étant essentiel pour toute cimenterie qui exporte par voie terrestre en Amérique du Nord.

En plus des GES générés inutilement, l'absence de service ferroviaire **empêche les possibilités de développement d'initiatives prometteuses comme la filière biomasse à la cimenterie**. La biomasse forestière apparaît comme une source d'énergie alternative et une avenue de développement intéressante pour la région, mais parce que le service de transport ferroviaire n'est toujours pas disponible, ce projet a aussi du plomb dans l'aile.

### 2.3. LM Wind Power

LM Wind Power de Gaspé qui emploie plus de 400 personnes, qui fabrique des pales d'une longueur variant entre 37.5 mètres et 50 mètres pour les parcs éoliens québécois, canadiens, américains et même européens et qui érige actuellement une seconde usine attenante à celle existante au coût de 160M\$, ce qui permettra la création de 200 emplois supplémentaires, est également une autre entreprise affectée par l'absence de service ferroviaire.

Malgré ce bilan économique des plus enviables, cette entreprise qui s'avère **le plus important employeur privé sur le territoire gaspésien doit également composer avec les ratés dans le dossier du rail gaspésien**. L'absence de transport ferroviaire oblige également le fabricant à utiliser les services de camions routiers pour transporter les pales fabriquées par son usine de Gaspé jusqu'à la gare de transbordement route-rail de New Richmond (200 km).

Cette situation génère des pertes financières importantes, ce qui affecte manifestement la compétitivité du fabricant puisqu'**un seul train pourrait transporter l'équivalent de 48**



camions<sup>34</sup>. Enfin, il ne faut pas perdre de vue non plus que l'acheminement d'intrants par rail serait également profitable tant sur le plan financier, qu'environnemental en raison de la diminution de GES. Ces intrants proviennent en grande partie d'Asie et d'Amérique du Nord et transigent à partir de la côte du Pacifique et de l'intérieur du continent et ceux-ci pourraient très bien être transportés par train jusqu'à Gaspé, si le chemin de fer de la Gaspésie était opérationnel.

Les dimensions **fluidité et sécurité** doivent également être prise en considération au niveau du transport des pales d'éoliennes sur la route nationale. En effet, le transport de pales par camion nécessite l'utilisation d'un **camion-remorque de plus de 50 mètres de**



*Transport de pale d'éoliennes par camion en Gaspésie*

**longueur en plus de quatre (4) véhicules-escortes, dont une autopatrouille de la Sûreté du Québec.** Il faut être témoin des manœuvres périlleuses de ces longs et insolites défilés routiers pour constater très rapidement l'urgence et l'importance de remettre le service ferroviaire Gaspésien sur ses rails dans les plus brefs délais. Il est important de préciser que dans sa dernière déclaration, le

ministre des Transports n'ose plus avancer une date probable pour le retour du train jusqu'à Gaspé<sup>35</sup>, alors que l'ancienne échéance visait 2024.

**Au niveau de l'approvisionnement de l'usine, le transport de centaines de conteneurs par camions sur la route nationale contrevient aux objectifs et cibles environnementales** pour lutter contre les changements climatiques et dans les faits, il s'agit d'une situation déplorable tout comme pour la cimenterie de Port-Daniel. Une fois de plus, l'incapacité du MTQ à réhabiliter le chemin de fer gaspésien empêche une autre

<sup>34</sup> Bruno Lelièvre, « Le transport de pales d'éoliennes sur les routes profite à des camionneurs gaspésiens », 18 avril 2017. Radio-Canada. En Ligne : <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/bon-pied-bonne-heure/segments/entrevue/20980/transport-pales-eoliennes-camionneurs-gaspesie-train>

<sup>35</sup> Québec reporte de deux ans le retour du train  
<https://www.gaspesienouvelles.com/article/2022/02/04/quebec-reporte-de-deux-ans-le-retour-du-train-a-port-daniel>



entreprise, LM Wind Power d'acheminer sa production et de réceptionner ses intrants par train.

Un élément important se doit d'être soulevé en ce qui a trait aux besoins de transport de l'usine LM Wind Power de Gaspé. Il s'agit de la question du transbordement des futures pales de 107 mètres entre l'usine et le port de Gaspé situé à quelques kilomètres.

Le premier scénario élaboré par les autorités est la construction d'une nouvelle route terrestre de 6 km au coût estimé à une vingtaine de millions de dollars pour le transport par camion des pales de 107 mètres. On parle ici de convois de plus de 100 tonnes avec des camions surdimensionnés conçus spécifiquement pour le transport de ces gigantesques composantes.

L'autre scénario possible était la construction d'une bretelle ferroviaire reliant l'actuel chemin de fer du secteur Haldimand jusqu'à l'usine LM Wind Power située dans le parc industriel des Augustines afin de transporter les nouvelles pales de 107 mètres jusqu'au port de mer de Sandy Beach, Gaspé.

Malheureusement, aucune étude comparative complète digne de ce nom en regard des deux scénarios ne fut réalisée par les intervenants concernés, notamment par la SCFG, les MRC du sud de la Gaspésie, la Ville de Gaspé ou encore les leaders socio-économiques du milieu. De plus, pratiquement aucune information détaillée sur le dossier ne fut divulguée publiquement. Pourtant, il s'agit d'un dossier ayant un impact majeur en regard des perspectives d'achalandage, des revenus, voire de l'avenir du service ferroviaire en Gaspésie et surtout du très précaire tronçon Port Daniel-Gaspé.

Comment expliquer qu'un dossier aussi porteur que celui du choix du mode de transport des futures pales de 107 mètres n'ait pas fait l'objet d'une évaluation pertinente par l'ensemble des acteurs municipaux et leaders économiques de la région? La question dépasse largement les limites et prérogatives de l'unique Ville de Gaspé puisque les revenus potentiels de plusieurs millions de dollars annuellement générés par le transport des futures pales auraient pu être investis pour contribuer à assurer la pérennité de l'ensemble du rail gaspésien. Fait important, la Société de chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) composée des quatre 4 MRC du sud de la Gaspésie qui agit comme gestionnaire et opérateur du tronçon ferroviaire gaspésien aurait inévitablement pu bénéficier d'une grande partie de ces revenus.

Faute d'avoir élargi ce débat stratégique à l'ensemble des leaders gaspésiens, le choix du mode de transport fut exercé par la seule Ville de Gaspé. La décision de celle-ci fut de construire une voie terrestre surdimensionnée pour le transport des pales par camion et reliant l'usine LM au port de Sandy Beach.



Force est de constater que les intérêts locaux et régionaux se sont opposés dans ce dossier et il semble que la vision et l'intérêt local l'aient emporté.

Cette situation déplorable nous amène à soulever la question de l'affaiblissement général de la concertation et de la gouvernance régionale depuis l'abolition des conférences régionales des élus (CRÉ) en 2014 par le gouvernement Couillard.

En effet, les CRÉ constituait des entités régionales dotées d'une vaste expertise interdisciplinaire permettant à cette instance régionale composée d'élus et de représentants de la société civile de faire contrepoids aux politiques gouvernementales, trop souvent mur à mur, mais également de susciter un niveau accru de concertation interMRC ou régionale et de défendre les dossiers et enjeux régionaux.

## 2.4. Relance éventuelle de la mine de Murdochville

Le 29 mars 2022, le journaliste Gilles Gagné introduisait cette question dans le quotidien *Le Soleil*<sup>36</sup> : « *Vingt ans après la fermeture de la fonderie de cuivre de Murdochville et un peu plus de 22 ans après la fermeture de la dernière mine de cette ville, l'activité minière y reprendra-t-elle? Une entente négociée entre le propriétaire des anciennes installations, Glencore, et l'acquéreur potentiel, Mines Osisko, permet de croire qu'une exploration minière sérieuse aura lieu dès avril* ». De plus, le 31 mars suivant, la journaliste Johanne Bérubé<sup>37</sup> complétait les informations sur ce dossier actuellement en développement.

La signature, le 25 mars 2022, d'une lettre d'entente exécutoire conférant à l'acquéreur, *Métaux Osisko*, la possibilité d'acheter 100% de l'ancienne mine de cuivre jadis exploitée par la firme *Noranda* représente un potentiel extrêmement important pour le secteur du transport ferroviaire en Gaspésie. *Métaux Osisko* prévoit acheminer potentiellement à la *Fonderie Horne* de Rouyn-Noranda le minerai qui sera prélevé à Murdochville pour sa transformation.

---

<sup>36</sup> **Vingt ans après la fermeture de la fonderie de cuivre, l'activité minière reprendra-t-elle à Murdochville?**

<https://www.lesoleil.com/2022/03/29/vingt-ans-apres-la-fermeture-de-la-fonderie-de-cuivre-lactivite-mini-ere-reprendra-t-elle-a-murdochville-473d6c99eeab6aa01ce461111a2f6c9>

<sup>37</sup> **Les grandes ambitions de Métaux Osisko à Murdochville**

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1873102/murdochville-mines-gaspe-osisko-cuivre-relance-exploitation-mini-ere-electricite-transport>



Jusque dans les années 2000, soit durant près de cinquante ans, la mine de Murdochville a utilisé le service de rail gaspésien afin d'acheminer sa production de cuivre vers d'autres centres de transformation à l'extérieur de la région. Mines Gaspé était alors l'un des principaux utilisateurs de ce service.

Une éventuelle reprise des activités minières au sein de cette ville gaspésienne située à proximité de Gaspé permettrait d'utiliser de nouveau le service ferroviaire et ainsi de contribuer grandement à sa rentabilité.

Il est trop tôt à ce moment-ci pour établir le volume et les redevances que générera la mine au niveau du service ferroviaire, toutefois nous pouvons affirmer hors de tout doute qu'il s'agirait d'un élément majeur qui s'ajouterait aux volumes générés par la Cimenterie de Port-Daniel et LM Wind Power de Gaspé, le tout favorisant la reprise du transport des marchandises sur le tronçon gaspésien.

## **2.5. Le camionnage et la précarité du réseau routier Nord-Gaspésien**

**Il est manifeste que la réhabilitation du réseau ferroviaire desservant l'Ouest, le Sud et l'Est de la péninsule Gaspésienne aurait des effets bénéfiques notables sur le réseau de transport routier, notamment pour le Nord de la Gaspésie.**

En particulier, la totalité de l'approvisionnement en marchandise de la région de Gaspé s'effectue actuellement par camion sur la route 132 dans le secteur Nord de la région. En l'absence de réseau ferroviaire, que ce soit pour l'usine LM Wind Power, les chantiers navals, l'industrie de la pêche et tout l'approvisionnement de la ville de Gaspé, il en résulte que le transport par camions est l'unique mode d'approvisionnement disponible.

Rappelons-nous qu'un seul camion-remorque de marchandises génère plus de pression sur la chaussée que le passage de 50 000 voitures-passagers. À cela s'ajoutent des impacts négatifs sur la sécurité et la fluidité du transport pour les usagers. Dans un tel contexte, la détérioration des infrastructures du réseau routier s'en trouve accélérée.

Quant au secteur Nord de la péninsule, il également est important de mentionner que sur la route 132, entre Sainte-Anne-des-Monts et l'embranchement avec la route 198 vers Murdochville, plusieurs tronçons sont aux prises avec des problèmes majeurs de détérioration, voire de destruction du réseau routier.

Depuis plusieurs années, la surutilisation du transport par camions a des impacts négatifs sur cette portion du réseau routier.



L'usure normale de la surface de roulement est démesurément affectée par l'orniérage et l'infrastructure en milieu côtier, protégée par des parements en blocs de béton qui datent de près de 50 ans, se trouve aussi fragilisée par le camionnage intensif.

Ledit secteur Nord est donc directement exposé à une érosion côtière constante et conjuguée à la pression supplémentaire du transport par camions, le tout accélérant de façon importante sa dégradation, et soulignons-le, c'est la seule et unique voie de communication dans le secteur Nord de la Gaspésie.

Pour ne citer que ceux-ci parmi tant d'autres, les articles de presse ci-après<sup>38,39,40</sup> témoignent bien de l'importance de la problématique qui sévit en Haute-Gaspésie.

De toute évidence, le retour du service ferroviaire jusqu'à Gaspé permettrait de prolonger la durée de vie des infrastructures en place et d'atténuer les impacts négatifs sur la portion Nord du réseau routier déjà très détérioré et permettrait également de mieux faire face aux effets visibles et inquiétants qui découlent des changements climatiques.

De cette manière, le retour du service ferroviaire jusqu'à Gaspé donnerait un peu plus de temps au MTQ pour réaliser les études et évaluations des travaux de réhabilitation nécessaires sur cette unique artère de communication nationale absolument essentielle non seulement pour les résidents de La Haute-Gaspésie, mais pour l'ensemble des usagers, incluant des touristes nationaux et internationaux.

Par ailleurs, il est approprié de souligner que partout au Québec et en Amérique du Nord la problématique de rareté de chauffeurs de camion est sans cesse croissante et par le fait même, les ratés du transport des marchandises par la route sont de plus en plus fréquents. Les chaînes d'approvisionnement ont déjà commencé à être affectées par cette problématique et malheureusement la tendance devrait s'accroître davantage au cours des prochaines années.

---

<sup>38</sup> 9 décembre 2021, Bris importants sur la route 132

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/bris-route-132-la-marte-marsoui-debut-reparation.aspx>

<sup>39</sup> 16 décembre 2016, Des morceaux de la route 132 emportés par la vague <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1006359/route-de-132-gaspesie-marsoui-lamartre-mont-louis-sainte-anne-des-monts-haute-gaspesie>

<sup>40</sup> 17 décembre 2017, La route 132, qui fait le tour de la Gaspésie, est l'une des plus belles du Québec, mais également la plus à risque <https://www.journaldequebec.com/2017/12/17/demenager-ou-reparer-la-132>



Le transport ferroviaire s'avère une alternative efficace **et relativement facile à mettre en place pour contrer cette crise. Les décideurs nationaux doivent faire preuve de leadership et de vision en valorisant notamment le transport ferroviaire comme un moyen efficace** permettant d'assurer le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement sur les circuits de longue et moyenne distances.

**Afin de bien saisir le niveau incroyable d'efficacité du transport ferroviaire versus le transport routier par camion, il est important de rappeler qu'une seule locomotive nécessitant seulement deux (2) opérateurs peut transporter jusqu'à cinquante (50) wagons, remplaçant ainsi jusqu'à cent camions routiers donc cent (100) conducteurs!**

Ces données sont très significatives et doivent être prises en compte par les décideurs impliqués. **Ultimement, il s'agit d'une question non seulement économique, mais également de sécurité publique.**

## 2.6. Train touristique l'Amiral

**Sur le plan touristique,** les retards du MTQ dans les travaux de réparation du rail gaspésien sont lourds de conséquences. D'une part, ils mettent à mal l'accessibilité de la région et affecte la sécurité routière en augmentant de manière artificielle le camionnage. D'autre part, ils malmènent les efforts du milieu pour développer des produits d'appel touristique unique et appréciés du public. À cet égard, le cas du Train touristique, l'Amiral, est très certainement le meilleur exemple.



*Voyage inaugural de l'Amiral le 27 juillet 2013*

Ce service ferroviaire avait été mis en place afin de déployer un nouvel attrait pour la clientèle touristique en général ainsi que pour répondre au besoin criant sur le plan du transport des croisiéristes internationaux entre Gaspé et la capitale touristique gaspésienne qu'est Percé. Or, après avoir subventionné à la hauteur de 80% la construction du train touristique *l'Amiral* en 2013 à même le programme visant à soutenir le développement des croisières internationales en Gaspésie et la stratégie de développement économique Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine, le nouveau gouvernement libéral a refusé unilatéralement en 2015 d'effectuer les quelques réparations nécessaires



au tronçon ferroviaire touristique Gaspé-Percé. C'est donc cette décision qui a mis fin au produit touristique exclusif qu'était le train touristique l'Amiral.

Les conséquences ne se sont pas fait attendre. La même année, ce sont sept excursions de train nolisées par des croisiéristes qui ont dû être annulées et en 2016, le *Viking Star* qui a une capacité de 930 passagers a également annulé trois escales à Gaspé en raison de la mise au rancart précipité de l'*Amiral*<sup>41</sup>.

Ce sont-là des pertes financières majeures pour les intervenants du secteur des croisières internationales qui ont dû remplacer ce mode de transport original et prisé de la clientèle par un service d'autobus *coach* pour effectuer les navettes entre Gaspé et Percé. La location de ces autobus dans la région de Laval **s'est avéré un exercice coûteux sur le plan financier et encore davantage sur le plan environnemental**. Une fois de plus, l'incohérence et l'absence de volonté gouvernementale étaient au rendez-vous dans le dossier!

En effet, comment expliquer que le gouvernement du Québec ait refusé de remettre en

opération ce tronçon ferroviaire touristique alors qu'un seul pont ferroviaire, celui de Douglastown, nécessitait une intervention? Pis encore, les travaux de restauration du pont étaient réalisés à plus de 40%. Or, ceux-ci n'ont jamais été poursuivis par la suite et **le matériel composé de poutres d'acier galvanisé et autres composantes ont été abandonnés sur place sans surveillance pendant des mois pour finalement disparaître en grande partie de façon nébuleuse.**



Site web du Géoparc mondial Unesco de Percé

inadmissible.

Une telle gestion d'infrastructure et deniers publics est absolument

Pratiquement inopérantes depuis 2020 en raison de la pandémie, les croisières internationales se préparent à reprendre leurs activités en 2022. Or, l'absence du service du train touristique l'Amiral complique les opérations de l'industrie des croisières dans la

---

<sup>41</sup> Gilles Gagné, « Sort incertain pour le train touristique l'Amiral », 27 septembre 2015, *Le Soleil*. En ligne : <https://www.lesoleil.com/2015/09/27/sort-incertain-pour-le-train-touristique-lamiral-96761a74ee552a4b4c043c570204d0b3>





pointe gaspésienne, secteur Forillon-Percé en raison du manque d'autocar de type coach sur le territoire. Le problème est tel qu'*Escale Gaspésie* a même dû nolisier des autobus en provenance de Laval pour répondre aux besoins de l'industrie, ce qui a impacté lourdement le coût de ses opérations. Compte tenu du retard majeur qu'il accuse dans le dossier de la réhabilitation du chemin de fer entre Port-Daniel et Gaspé, le gouvernement du Québec ne pourrait-il pas faire preuve de souplesse et de bonne volonté en avançant les travaux requis sur le tronçon Gaspé-Percé et permettre ainsi la reprise du service du train touristique l'Amiral?

**Nous croyons qu' il serait opportun que les acteurs du milieu, élus municipaux, intervenants touristiques et économiques convainquent le gouvernement du Québec de devancer les travaux de réhabilitation du tronçon ferroviaire Percé-Gaspé** afin de permettre la reprise du service du train touristique l'Amiral dans les plus brefs délais, car il s'agit d'un service essentiel pour l'industrie des croisières internationales et un produit distinctif et attrayant pour l'ensemble de la clientèle touristique gaspésienne.

Il importe ici de rappeler que cet investissement de 2,1M\$ qui avait permis de créer une quarantaine d'emplois saisonniers et 20 emplois permanents<sup>42</sup> n'a vécu que deux saisons au grand dam de Stéphane Ste-Croix, chef d'*Escale Gaspésie*, qui stipule que le train constituait « *un atout important pour attirer de grands bateaux de croisière* <sup>43</sup>».

**Les wagons abandonnés rouillent désormais à la gare de Gaspé.** Pourtant, le projet soutenu par *Escale Gaspésie* était prometteur.

Il s'agissait d'un **important produit d'appel touristique** pour cette région bénéficiant d'une reconnaissance internationale quant à la beauté de ses paysages et son potentiel touristique, une région considérée à maintes reprises par le National Geographic comme l'une des meilleures destinations au monde, une région qui accueille annuellement plus d'un demi-million de visiteurs et qui, année après année, fracasse des records d'achalandage comme en témoignent ces quelques titres publiés au cours des dernières années :

- [\*Tourisme : Un été à tout casser pour les hôteliers\*](#)  
La Presse, 8 octobre 2021
- [\*Tourisme : L'été de rêve se poursuit en Gaspésie\*](#)  
Le Soleil, 11 septembre 2020
- [\*Une autre saison record pour le tourisme en Gaspésie\*](#)  
Radio-Canada, 27 novembre 2019

---

<sup>42</sup> Véronique St-Onge, « Lancement du train touristique l'Amiral », *Graffici*, 29 juillet 2013. En ligne : <https://graffici.ca/actualite/lancement-du-train-touristique-lamiral/>

<sup>43</sup> Sort incertain pour le train touristique l'Amiral, op. cit.



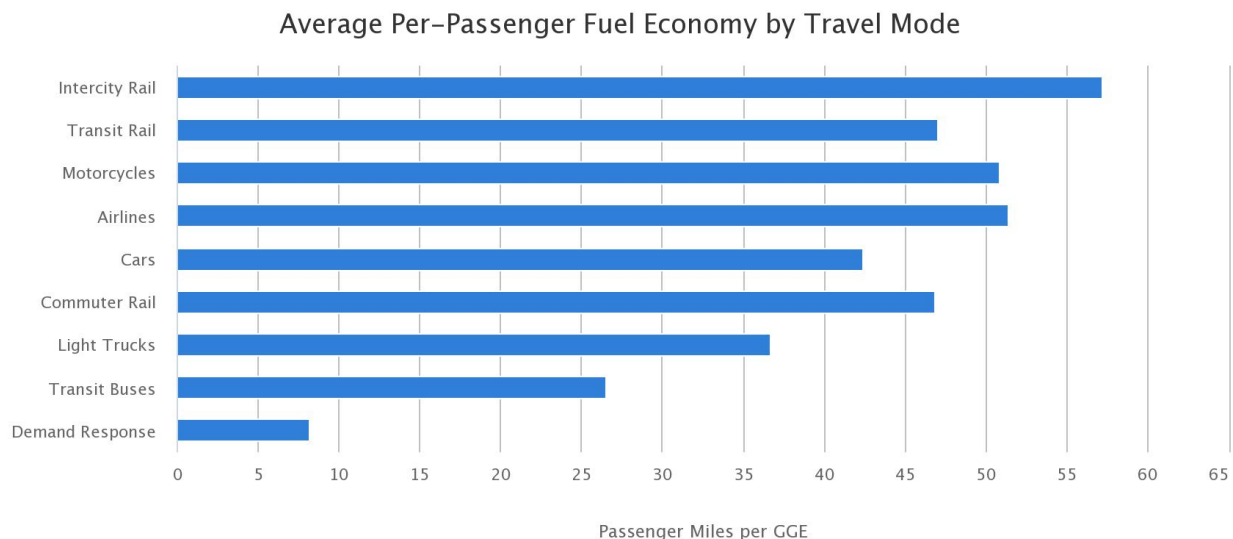
### 3. L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL

Ce n'est un secret pour personne que les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont directement liées à la consommation de carburant.

Maintenant, attendu les impératifs du monde d'aujourd'hui qui se trouve en pleine lutte contre les changements climatiques, il est donc important de bien comprendre que **les chemins de fer sont beaucoup moins nocifs pour la planète** et qu'il existe plusieurs raisons pour lesquelles le transport ferroviaire de marchandises est une excellente solution pour créer une chaîne d'approvisionnement et que le transport ferroviaire des personnes est également plus respectueux de l'environnement.

Pour dresser un portrait approprié des avantages indéniables du chemin de fer sur le plan environnemental, il est particulièrement intéressant ici, de jeter un coup d'œil sur les constats récents qui ont été tirés par nos voisins américains.

Les études scientifiques<sup>44</sup> montrent que comparativement aux autres modes de transport, **toutes les formes de chemin de fer atteignent la performance la plus écoénergétique**. La consommation de carburant moyenne est intrinsèquement plus efficace.



Last updated: May 2021  
Printed on: May 26

À titre d'exemple, selon des études récentes<sup>45</sup>, **un train longue distance (*Intercity train*) donne un meilleur rendement pour transporter les personnes que la motocyclette!**

<sup>44</sup> Transportation Energy Data Book, 40<sup>th</sup> edition <https://tedb.ornl.gov/>

<sup>45</sup> Oak Ridge National Laboratory, 2021 <https://afdc.energy.gov/data/10311>



**Les chemins de fer constituent également la méthode la plus écoénergétique pour transporter des frets sur terre** et l'exemple suivant est un motif étonnant qui parle de lui-même pour expliquer pourquoi le fret ferroviaire et intermodal sont des options de loin supérieures au transport par camion : « L'usage des chemins de fer aux USA<sup>46</sup> nous enseigne que l'on peut transporter une tonne de fret sur 200 km avec un seul litre de carburant alors qu'un camion lourd, comme un *freightliner 15 tonnes*, consomme en moyenne un litre de carburant sur 2 à 4 km ».

Les analyses des données fédérales aux États-unis réalisées par l'*Association of American Railroads* montre que **si 50 % du transport qui se fait actuellement fait par les camions, sur une distance d'au moins 1 200 km, serait plutôt réalisé par transport ferroviaire, les émissions de GES annuels diminueraient d'environ 23,7 millions de tonnes aux USA.**

D'autre part, selon l'EPA, *U.S. Environmental Protection Agency*<sup>47</sup> **les chemins de fer transportent environ 40 % du fret, pourtant ils ne représentent que 1,9 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport aux États-Unis.**

Un seul train de marchandises peut remplacer plusieurs centaines de camions, libérant ainsi plus de route pour les autres automobilistes. De plus, en déplaçant plus de marchandises du camionnage vers le rail, nous pouvons réduire à chaque année le coût des dommages causés par les camions lourds sur les autoroutes vieillissantes.

Cela dit, les embouteillages et autres inefficacités liées aux autoroutes coûtent encore aux Américains plus de 100 milliards de dollars en temps perdu (4,3 milliards d'heures) et en carburant gaspillé (6,4 milliards de litres), selon le rapport sur la mobilité urbaine 2021 du Texas Transportation Institute<sup>48</sup>.

Depuis 1980, non seulement **l'efficacité énergétique des trains a doublé, mais la capacité d'un wagon moyen a également doublé** (2 000 tonnes en 1980 contre plus de 3 000 tonnes en 2013) et ce, grâce à des conceptions considérablement améliorées et à d'autres facteurs.

---

<sup>46</sup> **Association of American Railroads** <https://www.aar.org/wp-content/uploads/2020/06/AAR-Sustainability-Fact-Sheet.pdf>

<sup>47</sup> **US Environmental Protection Agency** <https://www.epa.gov/>

<sup>48</sup> **Urban Mobility Report, 2021** <https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/mobility-report-2021.pdf>



Par ailleurs, **l'industrie ferroviaire est avant gardiste sur le plan environnemental :**

- ◆ Dans les nouvelles « *locomotives Genset* » les nouveaux moteurs sont plus efficaces avec l'utilisation de plusieurs moteurs indépendants pouvant s'allumer et s'éteindre en fonction de la puissance nécessaire en temps réel;
- ◆ La *Technologie anti-ralenti* a mis au point les nouveaux systèmes « *start-stop* » qui permettent aux locomotives de s'arrêter automatiquement lorsqu'elles ne sont pas utilisées et de redémarrer rapidement lorsqu'elles sont à nouveau nécessaires;
- ◆ Les *Systèmes d'alimentation distribués* permettent d'utiliser une locomotive positionnée au milieu d'un train, cette méthode peu orthodoxe réduit considérablement la puissance totale requise pour déplacer le train;
- ◆ Amélioration de *la lubrification des rails* réduit le frottement roue-rail et les entreprises de fret économisent non seulement du carburant, mais elles réduisent également l'usure des voies et des locomotives;
- ◆ Les *grues à zéro émission* entièrement électriques sont devenues un spectacle de plus en plus populaire dans les gares et les ports, en grande partie grâce par leur capacité à recharger leurs batteries chaque fois qu'elles abaissent une charge entre les navires, les camions et aussi les trains!

Si les chemins de fer d'intérêt local américains sont devenus des entreprises vraiment innovatrices aux USA, comment se fait-il qu'à quelques pas de là, le Québec traîne autant de la patte?

Vu les constats qui précèdent dans un contexte de lutte aux changements climatiques, toute personne raisonnable et sensée ne peut que conclure à une négligence sur le fait que Québec a laissé dépérir le réseau ferroviaire gaspésien depuis son acquisition en 2015.



## 4. L'ENJEU DU TRANSPORT DES PERSONNES

---

Plusieurs régions dites éloignées sont aux prises avec des services de transport inefficaces et inaccessibles pour tous et toutes et les conséquences se répercutent dans plusieurs secteurs. Or, le fossé qui s'observe entre les politiques qu'adopte l'État en matière de mobilité durable et leur application dans une région comme la Gaspésie atteints des profondeurs abyssales quand on considère l'impact que cette inertie a sur l'enclavement sans cesse croissant de la péninsule.

Cette situation malheureuse que la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie pourrait en partie corriger ne semble pas une priorité pour l'État qui montre peu d'entrain à satisfaire aux attentes du milieu. Le résultat est plus qu'accablant; plus d'une décennie s'est écoulée depuis la venue du dernier train reliant la pointe de la péninsule au reste du Québec.

**En deux mots, le constat peut se résumer à une absence d'alternatives dans le domaine du transport des personnes en Gaspésie.**

Pourtant, le transport s'avère être une nécessité absolue pour les patients des régions qui doivent recevoir des **services de santé spécialisés dans les grands centres**, ce qui nécessite plusieurs heures de longs déplacements routiers pénibles pour des gens souvent souffrants ou affaiblis par la maladie.

**À titre d'exemple, un résident Gaspé devant recevoir un traitement contre le cancer ou subir des examens spécialisés à Rimouski doit effectuer 1 000 km en voiture, ce qui représente approximativement 10 heures de route aller-retour que la plupart effectue sur deux jours. La situation est encore pire quand un patient gaspésien doit se rendre à Québec ou Montréal pour des raisons médicales, non seulement le coût financier de son transport est supérieur, mais l'impact négatif sur la santé de la personne est encore plus grave.**

L'impact sur **le secteur de l'éducation est également majeur**, notamment pour les Cégeps des régions qui voient les demandes d'admission diminuer alors que les statistiques démontrent que depuis plusieurs années, les cégeps des grands centres refusent annuellement plus de 25 000 demandes d'admission faute de places. Pis encore, la Fédération des Cégeps du Québec affirme que le réseau ne sera pas prêt pour accueillir les 36 000 collégiens supplémentaires prévus pour 2029<sup>49</sup> qui visent les établissements situés dans les grands centres. Durant ce temps, les cégeps en région accusent un niveau de fréquentation en diminution drastique et ce, à un tel point que

---

<sup>49</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1830038/montreal-cegeps-espace-deficit>



l'avenir de certains établissements ou du moins de certaines formations s'en trouve menacés.

Un système de transport en commun, tel que le train, rendrait possible un plus haut niveau d'inscriptions d'étudiants en provenance des grands centres vers les Cégeps de région, notamment dans une optique d'intégration du service d'éducation post-secondaire sur l'ensemble du territoire québécois.

Une telle mesure aurait l'avantage de permettre aux jeunes du milieu urbain de vivre une expérience en région, de contribuer à une meilleure occupation du territoire et de consolider le réseau des Cégeps situés en dehors des grands centres.

Malheureusement, les tergiversations dans le dossier de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie nuisent à l'émergence de cette alternative mise à mal également par les déboires rencontrés par les autres services de transports interrégionaux.

#### **4.1. La problématique du transport aérien interrégional**

De fait, les délais inexplicables dans le dossier du chemin de fer, délais qui entravent le développement de la région concourt également à fragiliser un service de transport interrégional déjà déficient que mettent à mal notamment des prix prohibitifs en matière de vols interrégionaux.

Dans un rapport publié en janvier 2022, Lelièvre Conseils Développement des Régions (LCDR), firme dirigée par l'ex-député de Gaspé et ministre délégué aux régions, Gaétan Lelièvre, faisait état de prix de billets « deux à trois fois plus cher que dans les autres provinces canadiennes<sup>50</sup>» pour relier les régions du Québec avec leur capitale nationale Québec et leur métropole Montréal. Le tout sans parler d'un taux de non-disponibilité de sièges à 40% du temps à l'aéroport de Gaspé et de 60% à l'aéroport de Bonaventure à l'hiver 2022. Beaucoup d'espoir était fondé sur l'engagement pris par le ministre des Transports du Québec à l'été 2020 de réformer le système de transport aérien régional québécois suite à l'abandon de plusieurs dessertes régionales par la compagnie *Air Canada*.

Bien que certaines mesures temporaires laissent entrevoir la possibilité d'une certaine amélioration du service, force est de constater qu'après 18 mois d'attente, le plan de relance déposé en avril dernier ne comporte pas les mesures efficaces et permanentes

---

<sup>50</sup> Gaétan Lelièvre, *Le transport aérien interrégional québécois, Gaspé, janvier 2022*. En ligne : [http://lelievreconseils.com/docs/Le\\_transport\\_aerien\\_interregional\\_quebecois.pdf](http://lelievreconseils.com/docs/Le_transport_aerien_interregional_quebecois.pdf)



attendues. Les mesures annoncées sont encore très vagues et à caractère temporaire (programme de 5 ans). Il est très improbable, voire impossible que ces mesures récemment annoncées puissent permettre aux citoyens et citoyennes des régions d'avoir accès à un transport aérien fiable et abordable afin de leur permettre d'accéder à des services aussi essentiels que la santé et l'éducation ou encore pour les affaires.

D'autant plus qu'actuellement le coût du billet d'avion en Gaspésie est approximativement trois fois plus cher qu'un billet de train pour une distance comparable. À titre d'exemple, il en coûtait plus de 1000\$ pour un aller-retour entre Gaspé et Montréal en janvier 2022 (1800 km) alors qu'en train, un aller-retour entre Matapédia et Ottawa (1800 km) revenait à 305\$, taxes incluses.

À cela, il convient d'ajouter la problématique expliquée dans le rapport ci-avant mentionné, soit celle du manque de sièges en raison de la taille de plus en plus réduite des appareils. En effet, jusqu'à son abandon du service en Gaspésie à l'été 2020, *Air Canada* opérait des avions de 38 et 48 places, alors qu'avec les nouveaux transporteurs, nous voyons de plus en plus des petits appareils de 12 et 19 places et exceptionnellement un 34 places.

Ces données inquiétantes sont également décriées par l'*Institut de recherche en économie contemporaine* (IREC) qui a produit une publication sur le sujet à l'automne 2021<sup>51</sup>. Le rapport démontre que l'inefficacité du transport aérien interrégional cause notamment une perte annuelle de 800 M\$ en TVQ pour le gouvernement du Québec et engendre une diminution 3,8 G\$ du PIB québécois, mais surtout prive les Québécois et les Québécoises d'un service de transport essentiel.

## 4.2. La problématique du transport par autocar

En ce qui a trait au transport par autobus assuré par Keolis détenu à 30% par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, la situation n'est guère mieux.

En effet, le transporteur présent dans 15



*Keolis a menacé de suspendre son service en 2021*

<sup>51</sup> IREC, *Desserte aérienne régionale au Québec : les paramètres d'un redressement structurel*, novembre 2021. En ligne : <https://irec.quebec/publications/autres/desserte-aerienne-regionale-au-quebec-les-parametres-dun-redressement-structurel>



pays<sup>52</sup> et qui a un chiffre d'affaires de 6,3 milliards d'euros (en hausse de 10,3% par rapport à 2020<sup>53</sup>), menace régulièrement de cesser ses activités en Gaspésie. Il essuie d'ailleurs de nombreuses critiques quant à la qualité du service qui s'est contracté au fil des ans<sup>54</sup>.

Depuis janvier 2015, Keolis a notamment diminué la fréquence des départs et les points de services dans la péninsule<sup>55</sup> au point qu'elle n'assure même plus la liaison jusqu'à Percé, la capitale touristique gaspésienne, situation très inquiétante sur le plan du développement touristique et de l'occupation du territoire. Sur les 91 localités où l'autobus s'arrêtait avant 2015, seules 15 ont conservé leur arrêt<sup>56</sup>. Pourtant, en 2018, la multinationale n'a pas hésité à entreprendre des démarches afin de faire révoquer le permis de Taxi Fortin, une entreprise gaspésienne concurrente qui offrait depuis 1949 un service de navette entre la Gaspésie, Québec et Montréal. Au final, la fermeture de l'entreprise basée à Cloridorme n'a pas empêché Keolis de menacer encore une fois de suspendre ses activités en 2021<sup>57</sup>.

Cette situation est d'autant plus navrante que l'entreprise a obtenu le soutien financier de l'État en juillet 2020 et en février 2021 pour maintenir son service dans la péninsule<sup>58</sup>. Or, nul ne sait combien de temps durera ce sursis accordé par Keolis aux

---

<sup>52</sup> Keolis Canada, *Qui sommes-nous ?* (site web), mars 2022. En ligne : <https://www.keolis.ca/fr/notre-groupe/keolis-acteur-de-la-mobilite/qui-sommes-nous>

<sup>53</sup> SNCF, *Résultats 2021*, communiqué de presse publié le 9 mars 2022, Paris. En ligne : [https://www.sncf.com/sites/default/files/press\\_release/CP\\_NR\\_Keolis\\_Re%CC%87sultats\\_annuels%202021\\_Mars%202022.pdf](https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/CP_NR_Keolis_Re%CC%87sultats_annuels%202021_Mars%202022.pdf)

<sup>54</sup> Florence Sara G. Ferraris, « La réduction du service contribue à isoler davantage les régions », 3 août 2015, *Le Devoir*. En ligne : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/446599/orleans-express-la-reduction-du-service-contribue-a-isoler-davantage-les-regions>

<sup>55</sup> François Normand, « Le transport interurbain à deux vitesses doit cesser », 5 février 2021, *Les Affaires*. En ligne : <https://www.lesaffaires.com/blogues/zoom-sur-le-quebec/le-transport-interurbain-a-deux-vitesses-doit-cesser/622878>

<sup>56</sup> Ferraris, *op. cit.*

<sup>57</sup> Simon Carmichel, « Retrait d'Orléans Express en Gaspésie: «On revient 70 ans en arrière », 25 janvier 2021, *Le Soleil*. En ligne : <https://www.lesoleil.com/2021/01/25/retrait-dorleans-express-en-gaspesie-on-revient-70-ans-en-arriere-9ae4b606d464612e407db4b52aa44aa7>

<sup>58</sup> Shanelle Guérin, « Québec octroie 10M\$ supplémentaires au transport interurbain », 2 février 2021, *Radio-Canada*. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1767814/quebec-aide-financiere-10-million-transport-autobus-interurbain-regions-intercar-keolis>





habitants et visiteurs de la région. Pourtant, comme le rappelait en février 2021 la ministre responsable de la région, Marie-Ève Proulx : « Le développement économique régional et l'occupation du territoire reposent en partie sur un service de transport interurbain de qualité.<sup>59</sup> » Fort heureusement, de l'aveu même de la ministre, cette situation désespérante qui fait peser une véritable épée de Damoclès au-dessus de la région et des citoyens pris au piège par un système de transport interrégional déficient se trouve au cœur des préoccupations du gouvernement qui lui accorde une attention toute particulière<sup>60</sup>.

Or, en dépit de toutes ces bonnes intentions, le fait est que cette absence d'alternative qui isole de plus en plus la région, place sa population et ses intervenants socio-économiques dans une situation de vulnérabilité extrême qui limite les efforts de consolidation et de développement au sein de leur milieu de vie.

Cette situation est tout simplement inacceptable et préjudiciable à la région qui assiste à un recul inquiétant en matière de transport interrégional, recul qui menace l'intégrité de services essentiels à la population de la péninsule dont une grande partie utilise doit se rendre dans les grands centres pour des fins de loisirs et d'agrément, mais aussi pour recevoir des soins de santé spécialisés, pour les études collégiales et universitaires ou encore pour affaires.

Certes, cette situation difficile a permis le développement de mesures compensatoires et informelles.

Des stations de radio comme CIEU-FM et Radio-Gaspésie diffusent sur leurs ondes des offres et demandes en matière de covoiturage. Des pages Facebook permettent également de relayer les besoins de la population en matière de déplacement. Elle a également encouragé le développement d'un réseau gaspésien de transport collectif organisé autour de la Régie intermunicipale de transport



*Transport collectif de la RÉGIM*

---

<sup>59</sup> Jennifer Boudreau, « Le maintien des liaisons de Keolis en Gaspésie perçu comme un bref sursis », 6 février 2021, Radio-Canada. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1768913/keolis-orleans-express-autobus-transport-gaspesie>

<sup>60</sup> Ibid.



Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). Créé en 2010, l'organisme qui transporte environ 80 000 usagers annuellement facilite les déplacements à l'intérieur de la région, mais non à l'extérieur de celle-ci.

Aussi, dans ce contexte, **la réfection du rail gaspésien apparaît plus que jamais comme une priorité absolue qui pourrait permettre de désenclaver la région et faciliter les déplacements interrégionaux.**

D'ailleurs, plusieurs ministères et organisations gouvernementales ont pour mandat de contribuer au développement social et économique du Québec et notamment de participer à l'accroissement de la vitalité de l'ensemble des régions. **Dans cette optique, l'une des premières mesures devant être appliquée pour accroître la vitalité économique des régions devrait manifestement être de les doter d'un système de transport efficace et dans les circonstances, le mode ferroviaire doit en faire partie intégrante.**



## 4. LA MOBILISATION CITOYENNE

Heureusement, le milieu ne reste pas les bras croisés. D'ailleurs, rares sont les enjeux qui ont su générer une aussi grande mobilisation en Gaspésie.

Dès janvier 2012, quelques jours après l'abandon par Via Rail du tronçon Matapédia-Gaspé, **des élus et entrepreneurs se sont manifestés pour rappeler au gouvernement toute l'importance que revêtait le chemin de fer pour la région**, pour son industrie touristique et ses nombreuses entreprises qui en dépendent comme la SCFG, Gaspésie Diesel, LM Wind Power, Votorantim, Groupe Lebel, Rail GD, sans oublier ces milliers de citoyens et citoyennes qui, sous une forme ou une autre, ont manifesté leur appui au retour du service ferroviaire en Gaspésie.

Au fil des ans, diverses initiatives citoyennes virent le jour pour maintenir la pression sur l'État et s'assurer que le rail gaspésien ne sombre pas dans l'oubli. Des citoyens comme Cynthia Patterson de **Dignité rurale du Canada**, le **Comité de sauvegarde du transport de Percé**, Carol Saucier, porte-parole de **Solidarité Gaspésie**, Mauril Minville et Gervais Pigeon et Line Beaudin du **Comité citoyen pour le développement** ou encore Bernard Babin, Gilles Lamy et Anthony Bernard Prince de la **Coalition des Gaspésiens pour l'avenir du train** et plusieurs autres n'ont pas lésiné sur les efforts pour faire entendre leurs craintes légitimes



*Rassemblement pour le retour du train à Gaspé le 18 août 2019*

concernant l'avenir du train dans la région. Tous ces efforts ont culminé avec la tenue d'un **rassemblement à la gare de Gaspé en août 2019** où plus de 200 personnes ont manifesté sans équivoque la nécessité absolue du retour du service ferroviaire passager et marchandise sur l'ensemble du tronçon Matapédia-Gaspé.

Fait très important à souligner, la Coalition des Gaspésiens pour l'avenir du train s'est même **méritée un prix en 2016** pour son implication dans la défense du rail gaspésien<sup>61</sup>

<sup>61</sup> Gilles Gagné, « Gaspésiens honorés pour leur contribution à l'avancement du train », 29 mars 2016, **Le Soleil**. En ligne : <https://www.lesoleil.com/2016/03/29/gaspesiens-honores-pour-leurcontribution-a-lavancement-du-train-4224c54673d22b4c3927864a8bd44164>



et a d'ailleurs **reçu un appui unanime de l'ensemble des groupes d'opposition à l'Assemblée nationale.**

L'organisme tient également à jour un site internet sur lequel l'on retrouve une revue de presse exhaustive ainsi que les principales raisons qui poussent la Coalition à soutenir le retour du train en Gaspésie.

À l'onglet « REVUE DE PRESSE », on peut lire **près de 2 000 articles<sup>62</sup> de divers médias qui ont été compilés par la Coalition pour le retour du train.** Si le dossier du train n'avance pas comme prévu, on peut dire qu'il aura fait couler beaucoup d'encre entre 2013 et 2022.



**En plus des raisons socioéconomiques et touristiques précédemment évoquées, la Coalition demande le retour du train pour plusieurs motifs<sup>63</sup>, notamment les soins de santé, la mobilité et l'éducation, la mobilité et l'emploi, l'environnement et la croissance démographique.**

---

<sup>62</sup> Revue de presse sur le train gaspésien  
[https://www.gaspetrain.org/?post\\_type=revuepressefr](https://www.gaspetrain.org/?post_type=revuepressefr)

<sup>63</sup> Coalition des Gaspésiens pour le retour du train, site internet, mars 2022.  
<https://www.gaspetrain.org/pourquoiletrain/>



## CONCLUSION

---

Il est généralement reconnu que le transport s'avère l'une des conditions de base essentielles au développement d'un État, d'une région, voire d'un milieu de vie.

**La Gaspésie accuse un déficit structurel très important sur le plan de l'ensemble de ses modes de transports et la situation perdure voire s'aggrave depuis de nombreuses années.** Que ce soit au niveau aérien, au niveau ferroviaire ou au niveau routier, le transport tant des personnes que des marchandises est lourdement affecté. Cette situation freine les efforts de consolidation et de développement socio-économique réalisés par les divers acteurs la région.

Le dossier de réhabilitation du chemin de fer en Gaspésie s'avère **un projet moteur susceptible de contribuer à maintenir une occupation dynamique du territoire** sur l'ensemble du territoire gaspésien. En effet, en plus de desservir la portion sud, est et ouest de la péninsule gaspésienne, celui-ci s'avère une alternative permettant de freiner la détérioration inquiétante de l'unique route nationale du secteur nord de la Gaspésie, un tronçon déjà très malmené par l'érosion côtière avec ses parements qui ont pratiquement atteint leur durée de vie normale.

De façon plus spécifique, s'il reprenait son service sur l'ensemble du réseau Matapédia-Gaspé, le transport ferroviaire contribuerait grandement à l'atteinte de cibles importantes notamment au plan de la sécurité routière, sur le plan de la diminution des gaz à effet de serres et au plan social et économique.

Par conséquent, la reprise du service de transport ferroviaire des personnes et des marchandises permettrait de réaliser des gains extrêmement importants tels :

- ◆ La diminution du nombre de camions sur l'unique route nationale (132) ceinturant la péninsule gaspésienne réduisant ainsi l'important risque d'accidents et de détérioration prématurée du réseau routier ainsi que la diminution de gaz à effet de serre GES six (6) fois plus élevée par le camionnage que le ferroviaire;
- ◆ Le transport des résidents de la Gaspésie vers les grands centres pour des services de santé spécialisés, les études universitaires. L'arrivée de nouvelles familles et de travailleurs en région ainsi que la rétention de nos aînées qui se retrouveraient moins isolés des membres de leur famille et de leurs médecins spécialistes généralement localisés dans les grands centres urbains;



- ◆ Le développement de l'industrie touristique, grâce à une clientèle internationale habituée à utiliser le transport en commun sur de longues distances;
- ◆ La consolidation et le développement du secteur manufacturier et industriel au sein d'une région multiressources, alors que les principales entreprises sont actuellement aux prises avec une situation monopolistique de l'industrie de camionnage.

Nous ne pouvons que constater que le dossier de la réhabilitation du chemin de fer gaspésien a fait l'objet d'une **carence importante en matière de leadership politique et de capacité de l'appareil gouvernemental à réaliser les travaux nécessaires** à la reprise de son service tant au niveau du transport des personnes que des marchandises. En effet, malgré les sommes budgétaires reconduites au sein du budget du gouvernement du Québec d'année en année, le niveau d'avancement des travaux ne satisfait pas les échéanciers fixés. Il est anormal que des travaux de réhabilitation d'un chemin de fer déjà existant et érigé en pleine campagne prennent autant de temps pour être effectués. On ne peut que douter de la vision et de la volonté réelle de l'appareil gouvernemental notamment à l'égard de la question du transport intra et interrégional.

**Comment expliquer que le gouvernement du Québec a réussi à réaliser près de 7 milliards de travaux sur un nouveau projet de REM à Montréal en 3 ans et qu'en Gaspésie, il n'a cependant pas été en mesure de réaliser la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie en sept ans au coût estimé de 240 M\$?**

**Attendu que ce sont deux projets de transport sur rails, les Gaspésiens et les Gaspésiennes doivent-ils en conclure qu'il leur faudra attendre trois fois plus longtemps pour bénéficier d'un projet qui coûte trente-cinq fois moins cher qu'en ville?**

Cette situation est fortement préjudiciable aux citoyens, citoyennes et aux intervenants socio-économiques de la région, les causes de ces retards successifs sont plutôt nébuleuses et très peu d'informations sur celles-ci sont livrées à la population qui en bout de ligne s'avère le principal bouc émissaire du dossier.

La récente annonce par le ministère des Transports du Québec en février 2022 à l'effet que la finalisation des travaux sur le tronçon Caplan-Port-Daniel accusera un retard de deux (2) ans, soit reporté de 2022 à 2024 et que l'échéancier pour la remise en état du tronçon Port-Daniel--Gaspé prévu en 2024 était reporté à une date indéterminée, ne peut qu'augmenter le niveau de crainte de la population gaspésienne dans le dossier.

Si le dossier du train n'a jamais avancé comme prévu ou tel que prédit, on peut dire qu'il aura fait couler beaucoup d'encre dans les médias entre 2013 et 2022 et ce, avec plus de 2 000 articles.



Ici avant, dans celui publié par *Gaspésie Nouvelles*, en date du 28 août 2019, on peut voir le Premier ministre François Legault en compagnie de trois préfets de la Gaspésie, M. Daniel Côté, M. Éric Dubé et Mme Nadia Minassian. On peut également y lire des promesses de travaux en 2020 et de remise en service du tronçon Port-Daniel--Gaspé en 2023, selon le Premier ministre, « un but réaliste », si les astres sont alignés!

En vérité, en février 2022, Monsieur Bonnardel, le ministre des Transports n'était même pas en mesure de fournir un nouvel échéancier, toujours en parlant du même tronçon entre Port-Daniel--Gaspé et pour sa part, quant à la remise en service jusqu'à Gaspé, Madame Diane Lebouthillier, Ministre et députée fédérale du comté de Gaspé, a déclaré sur les ondes de CHNC, le 30 mai 2022<sup>64</sup> : « **je vais le croire quand je vais le voir!** ».

D'autant plus inquiétant, il est inexplicable que des acteurs régionaux responsables du dossier n'avaient pas été en mesure de soulever publiquement cette probabilité de retard important des travaux jusqu'à ce que les médias dévoilent cette information en février 2022.

<sup>64</sup> <https://www.radiochnc.com/nouvelles/item/le-retour-de-via-rail-en-gasp%C3%A9sie-demeure-une-priorit%C3%A9-pour-diane-lebouthillier.html>



Le gouvernement du Québec est propriétaire du réseau ferroviaire gaspésien, toutefois celui-ci est exploité par la *Société de chemin de fer de la Gaspésie*, dont le conseil d'administration est composé d'élus municipaux de la région. Est-ce que les élus municipaux auraient appris à la dernière minute, en même temps que la population, une information aussi importante?

Si oui, il s'agit d'un manque total de considération du gouvernement du Québec à l'égard du gestionnaire SCFG et des élus gaspésiens. D'autre part, si les élus gaspésiens siégeant au sein du CA de la SCFG étaient au fait de cette information, pourquoi n'ont-ils pas informé la population et les leaders économiques de la région de la situation puisqu'il s'agit d'un dossier d'intérêt hautement public?

Confronté aux importants retards successifs dans le dossier de la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie, notamment aux récentes annonces de février dernier, on ne peut que s'interroger sur la réelle volonté de l'appareil gouvernemental à l'égard du dossier et sur le réel rapport de force entre la Société de chemin de fer de la Gaspésie, le gestionnaire, et le gouvernement du Québec, le propriétaire.

En somme, la question du transport en général en Gaspésie est **en crise profonde** depuis plusieurs années et pour ce motif, la société civile de la région se doit de revenir à la charge pour revendiquer son droit à des services de transport en commun adéquats et être extrêmement proactive en la matière, notamment en ce qui concerne la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie.

Le gouvernement du Québec a une **obligation de résultat et il s'agit d'une question d'équité**, de développement social et économique, d'occupation dynamique du territoire et de responsabilité nationale.

En conclusion, **il est pleinement et entièrement légitime de s'interroger en profondeur** sur la conduite de ce dossier majeur et vu le postulat de laxisme de l'État assorti d'un constat inquiétant sur le plan politique, **une implication constructive, organisée et soutenue de la part d'organismes, de citoyens et de citoyennes** pour la réhabilitation du chemin de fer en Gaspésie ne peut que s'avérer bénéfique et plus clairement, dans l'état des choses, elle revêt maintenant le caractère essentiel, principal, fondamental, primordial et capital d'un principe cardinal, une implication dont dépend tout le reste.





## RECOMMANDATIONS

---

Afin d'assurer la reprise du service de transport ferroviaire des passagers et des marchandises sur la totalité du tronçon gaspésien de Matapédia à Gaspé dans les meilleurs délais, nous croyons que, sans s'y limiter, les actions suivantes doivent être mise de l'avant :

1. Exiger du gouvernement du Québec un échéancier précis, et ferme, pour la réhabilitation du tronçon Port-Daniel-- Gaspé;
2. Retirer le dossier à la SQI pour le confier à la Direction régionale du MTQ et à la SCFG ayant fait leurs preuves lors de travaux majeurs antérieurs;
3. Adjoindre au conseil d'administration de la SCFG, à titre de personnes ressources cinq (5) représentants du secteur économique et citoyen (sans droit de vote);
4. Mettre en place un sous comité de la SCFG spécifiquement dédié à suivre l'évolution du dossier auprès des instances gouvernementales, pour effectuer une veille en regard d'initiatives novatrices dans le développement du transport ferroviaire et pour informer régulièrement la population sur l'avancement du dossier;
5. Demander au regroupement des Mrc de la Gaspésie de déployer une vision intégrée et une stratégie en matière de transport sur le territoire Gaspésie et ce, incluant un volet ferroviaire visant à répondre aux besoins actuels et futurs des usagers (population, commerce, industrie);
6. Demander au gouvernement du Québec, aux élus politiques régionaux et locaux et aux utilisateurs du transport des marchandises de considérer prioritairement l'utilisation du transport ferroviaire lorsque jugé avantageux pour la diminution de l'empreinte carbone afin de contribuer à la lutte aux changements climatiques;
7. Considérant l'expérience négative vécue avec la société d'état *Via Rail* par le passé, que des actions concrètes soient immédiatement mises en place afin de déterminer les modalités d'un futur service de transport des personnes desservant la totalité de tronçon ferroviaire Matapédia-Gaspé et que des représentants de la SCFG, des Mrc et des citoyens soient en charge de ce dossier;
8. Exiger de Transport Québec, que le tronçon ferroviaire Gaspé-Percé soit remis en opération de façon prioritaire afin de permettre la reprise du service du train touristique l'Amiral et que les budgets nécessaires à sa remise en état soient versés par le gouvernement du Québec qui est responsable de cette interruption de service;
9. Que la SCFG, une entreprise régionale implantée sous l'initiative des Mrc de la région, soit indemnisée par le gouvernement du Québec, puisque ce dernier est imputable pour les coûts de transport de ciment par camions, estimés à 2 millions de dollars et ce, en raison du délai supplémentaire de 2 ans pour réhabiliter le service ferroviaire jusqu'à Port-Daniel.



## Annexe I : Chronologie du chemin de fer gaspésien

**1871** : À l'initiative de Théodore Robitaille, député de Bonaventure, est créée la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs qui vise à doter la région d'un chemin de fer

**1890** : Honoré Mercier alors premier ministre sortant, se fait élire dans Bonaventure où il s'engage à régler la construction du chemin de fer de la Gaspésie qui connaît des ratés;

**1891** : Chute du gouvernement de Honoré Mercier en raison de malversations liées au chemin de fer de la Gaspésie qui sont à l'origine du scandale dit de la Baie-des-Chaleurs;

**1894** : La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur rachète la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Un premier train circule entre Matapédia et Caplan;

**1904** : La Compagnie du Grand Tronc acquiert la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur;

**1911** : Le chemin de fer atteint Gaspé;

**1919** : Création de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN);

**1923** : Le CN rachète le Grand Tronc et par le fait même, le chemin de fer de la Gaspésie;

**Janvier 1990** : Des coupes chez Via Rail privent la Gaspésie d'un train quotidien;

**Mai 1994** : Dignité rurale du Canada tient des audiences publiques sur l'abolition projetée par Via Rail du « Chaleur » qui fait la liaison Montréal-Gaspé;

**1995** : Le CN privatisé entre en bourse;

**Octobre 1996** : Création de la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie

**Décembre 1996** : Le CN vend le chemin de fer de la Gaspésie au Chemin de fer du Québec;

**1996** : L'entreprise Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs (CBC) rachète le tronçon Matapédia-Chandler;

**Janvier 2006** : 450 personnes prennent le train vers Gaspé afin de manifester leur appui au maintien du service de Via Rail sur ce tronçon;



**2007** : La Corporation devient la SCFG et acquiert le Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs grâce à une aide de 16 M\$;

**Novembre 2010** : un rapport d'inspection de Transports Québec révèle des détériorations sur le rail pouvant entraîner une perte de la capacité de la structure;

**Novembre 2011** : La SCFG dépose un plan d'affaires aux différents paliers de gouvernement et demande 93,5 M\$ pour la remise en état du réseau. En l'absence de ce financement, la cessation temporaire ou permanente des activités sur le rail devra être envisagée;

**Décembre 2011** : un autre rapport remis au MTQ et produit par *Rail Term* souligne l'état critique du réseau;

**Décembre 2011** : Le dernier train de Via Rail entre en gare de Gaspé.

**Janvier 2012** : La classe politique de la Gaspésie se mobilise pour sauver le train

**Avril 2012** : Début des travaux pour la construction de la gare intermodale de Gaspé au coût de 10M\$ dans le cadre de la stratégie pour le développement des croisières internationales;

**Mai 2012** : Via rail rétabli son service ferroviaire entre Matapédia et New Carlisle après 4 mois d'arrêt tandis que la SCFG reçoit 17 M\$ de l'État pour procéder aux travaux d'urgence;

**Juillet 2013** : Mise en service du train touristique l'Amiral au coût de 2,1M\$ dans le cadre de la stratégie internationales des croisières sur le Saint-Laurent et de la stratégie de développement Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine;

**Août 2013** : Via Rail suspend indéfiniment son service ferroviaire entre Matapédia et New Carlisle;

**Septembre 2013** : Création de la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train en Gaspésie;

**Novembre 2014** : La SCFG dépose un avis d'intention en vertu de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité;

**Mars 2015** : L'État fait une offre d'achat à SCFG pour l'achat du chemin de fer de la Gaspésie;



**Mai 2015** : L'État québécois achète le chemin de fer de la Gaspésie pour 3,9M\$ (valeur marchande de plus de 20M\$ prix des métaux);

**Juillet 2015** : Le MTQ interdit la circulation du train touristique l'Amiral sur le rail gaspésien entre Gaspé et Percé en raison de l'état du rail;

**Septembre 2016** : Création d'un centre de transbordement entre camion et train à New Richmond pour les pales d'éoliennes de Gaspé et le ciment de Port-Daniel-Gascons;

**Mai 2017** : Le gouvernement Couillard annonce 100 M\$ pour la réfection du rail;

**Septembre 2017** : Inauguration de la cimenterie de Port-Daniel;

**Août 2019** : François Legault rencontre les élus de la Gaspésie afin de leur présenter l'échéancier des travaux à réaliser pour assurer la réhabilitation du chemin de fer

**Août 2019** : le gouvernement fédéral accorde une aide de 45,8M\$ pour la réhabilitation du rail gaspésien entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé;

**Août 2019** : Rassemblement de plus de 200 personnes à la gare intermodale de Gaspé afin de réclamer le retour du train;

**Février 2020** : le gouvernement Legault injecte 135 M\$ supplémentaires pour la réfection du chemin de fer de la Gaspésie

**Décembre 2020** : mise en service des deux ponts ferroviaires de Cascapédia-Saint-Jules;

**Février 2022** : Transports Québec annonce le report de deux ans la réouverture du chemin de fer entre Caplan et Port-Daniel-Gascons et ne peut confirmer une date probable pour la reprise du service ferroviaire entre Port Daniel et Gaspé (4 années de retard minimum);

**Mars 2022** : Transports Québec lance un appel d'offres pour la réfection du pont de Ruisseau-Leblanc à Caplan, le 3e seulement des 12 ponts devant initialement être réparés entre Caplan et Port Daniel pour 2022;

**Avril 2022** : Lancement d'une démarche citoyenne au niveau régional par le Comité de citoyens pour le développement et Solidarité Gaspésie afin d'assurer une veille sur le dossier de la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie.

## Annexe II : État d'avancement des trois grands projets

### RÉSEAU FERROVIAIRE DE LA GASPÉSIE ENTRE MATAPÉDIA ET CAPLAN – RÉFÉCTION ET RECONSTRUCTION



<b>Ministre</b>	Ministre des Transports
<b>Organisme</b>	Ministère des Transports
<b>Gestionnaire du projet</b>	Ministère des Transports
<b>Secteur</b>	Transports maritime, aérien, ferroviaire et autres
<b>Région</b>	11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
<b>Numéro du projet</b>	227

Le projet vise principalement à reconstruire les deux structures qui surplombent la rivière Cascapédia, afin de permettre le transport ferroviaire sans limites de charge.

#### ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET



#### PARAMÈTRES APPROUVÉS

<b>Mise en service prévue</b>	décembre 2020	<b>Coût</b>	54,5 M\$
		<b>Contribution du Québec</b>	54,5 M\$

#### SUIVI DES MODIFICATIONS

##### Mars 2021

La modification de la date de la mise en service complète a été autorisée. Initialement prévue en novembre 2021, elle a été devancée à décembre 2020. La mise en service de l'infrastructure a été autorisée.

##### Mars 2019

Le projet a été autorisé à l'étape « En réalisation ».

[Retour à la liste](#)

Mis à jour le 22 mars 2022



## RÉSEAU FERROVIAIRE DE LA GASPÉSIE ENTRE CAPLAN ET PORT-DANIEL–GASCONS – RÉFECTION ET RECONSTRUCTION



<b>Ministre</b>	Ministre des Transports
<b>Organisme</b>	Ministère des Transports
<b>Gestionnaire du projet</b>	Ministère des Transports
<b>Secteur</b>	Transports maritime, aérien, ferroviaire et autres
<b>Région</b>	11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
<b>Numéro du projet</b>	228

Le projet vise principalement à réhabiliter ou à reconstruire 13 infrastructures et aussi de répondre à des enjeux d'érosion afin de permettre la reprise du transport ferroviaire des marchandises et des personnes.

### ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET



### PARAMÈTRES APPROUVÉS

<b>Mise en service prévue</b>	<b>novembre 2022</b>	<b>Coût</b>	98,9 M\$
		<b>Contribution du Québec</b>	96,9 M\$
		<b>Contribution des partenaires</b>	2,0 M\$

### SUIVI DES MODIFICATIONS

#### Décembre 2019

Le projet a été autorisé à l'étape « En réalisation ».

#### [Retour à la liste](#)

Mis à jour le **22 mars 2022**



## RÉSEAU FERROVIAIRE DE LA GASPÉSIE ENTRE PORT-DANIEL–GASCONS ET GASPÉ – RÉFECTION ET RECONSTRUCTION



<b>Ministre</b>	Ministre des Transports
<b>Organisme</b>	Ministère des Transports
<b>Gestionnaire du projet</b>	Ministère des Transports
<b>Secteur</b>	Transports maritime, aérien, ferroviaire et autres
<b>Région</b>	11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
<b>Numéro du projet</b>	229

Le projet vise principalement à réhabiliter ou à reconstruire 21 infrastructures et à réaliser des travaux sur deux sites avec des enjeux géotechniques, afin de permettre la reprise du transport ferroviaire des marchandises et des personnes.

### ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET



### SUIVI DES MODIFICATIONS

#### Décembre 2019

Le gouvernement a autorisé le projet à l'étape « **En planification** ».

[Retour à la liste](#)

Mis à jour le **22 mars 2022**

## Annexe III : Loi sur l'accélération des grands projets

chapitre A-2.001

### LOI CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DE CERTAINS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

#### ANNEXE I

(Articles 1, 2, 12, 14, 15, 20, 21, 41, 58, 59, 68, 69, 71, 72, 79, 80 et 82)

#### **LISTE** DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Aux fins de la présente annexe:

1° «MSSS» signifie le ministère de la Santé et des Services sociaux;

2° «MELS» signifie le ministère de l'Éducation, des Loisirs et des Sports;

3° «MESRST» signifie le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, de la Science et de la Technologie;

4° «MTQ» signifie le ministère des Transports;

5° «SQI» signifie la Société québécoise des infrastructures.

N°	Nom des projets	Organismes	Régions
	Remplacement de la structure P-04173 enjambant le ruisseau Charland sur la route 132 à Saint-Pierre-les-Becquets		Centre-du-Québec
131	Aménagement de voies réservées pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	MTQ	Chaudière-Appalaches
132	Prolongement de l'autoroute 73	MTQ	Chaudière-Appalaches
133	Réfection et maintien d'actifs du chemin de fer Québec central et prolongement du réseau exploité à l'ouest de Vallée-Jonction	MTQ	Chaudière-Appalaches
134	Réfection et reconstruction du réseau ferroviaire de la Gaspésie entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé	MTQ	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
135	Sécurisation de la route 158 entre Saint-Alexis et Joliette (4 projets)	MTQ	Lanaudière



## Annexe IV : À propos de l'auteur LCDR



LELIÈVRE CONSEILS  
DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS

RESPECT - ENGAGEMENT - ÉQUITÉ



### GAÉTAN LELIÈVRE

Conseiller Stratégique

Cumulant plus de 35 ans d'implication dans le domaine politique Québécois, la gouvernance régionale et la gestion au sein d'instances publiques et privées, Gaétan Lelièvre a fondé l'entreprise Lelièvre Conseils Développement des Régions afin d'accompagner les acteurs du développement dans leur mission respective.

#### Coordonnées

Adresse :  
45 rue Thompson, Gaspé,  
(Québec) G4X 2K3

Téléphone :  
(418) 361-5621

Courriel :  
info@lelievreconseils.com

Site web :  
www.lelievreconseils.com

#### Services et secteurs d'intervention

- Planification et gestion stratégique
- Élaboration de projets socio-économiques
- Accompagnement stratégique d'administrateurs et de gestionnaires (organisations municipales, publiques et privées)
- Réorganisation et optimisation des ressources dans le secteur municipal et public
- Dotation de ressources humaines en milieu politico-administratif
- Interventions intersectorielles et dossiers interministériels
- Coordination de dossiers au sein de l'appareil gouvernemental (lobbyisme)
- Développement local et régional, ruralité et vitalité des territoires
- Pêcheries, tourisme et ressources naturelles
- Transport des personnes et des marchandises (aérien, maritime, ferroviaire et routier)
- Mesures d'urgences en milieu municipal

EFFICIENCE ET EFFICACITÉ DES RÉSULTATS  
APPROCHE GLOBALE ET INTERSECTORIELLE  
INTERVENTIONS PERSONNALISÉES



## RÉSUMÉ PROFESSIONNEL

GAÉTAN LELIÈVRE, Conseiller Stratégique



### Fonctions Occupées

2019- aujourd'hui Président et directeur général de Lelièvre Conseils, Développement des Régions Inc.

2012-2014 Ministre délégué aux Régions, Ministre responsable de la région Gaspésie-Îles de la Madeleine et Vice-président du Comité ministériel de la région Gaspésie-Îles de la Madeleine

2012-2018 Député de Gaspé, Assemblée nationale du Québec

2010-2012 Directeur général de la MRC et du CLD Côte-de-Gaspé

2001-2010 Directeur général de la Ville de Gaspé (autres directions assumées : Ressources humaines, Loisirs et culture, Développement économique, Aéroport, Travaux publics et infrastructures)

1995-2001 Directeur général de la MRC et du CLD du Rocher-Percé

1983-1995 Directeur général de la MRC du Rocher-Percé

### Études

2002  
Diplôme de Maîtrise en développement régional, Université du Québec à Rimouski (UQAR)

1992  
Certificat en gestion des ressources humaines, UQAR

1989  
Certificat en administration générale, UQAR

1983  
Études en géographie physique et humaine, UQAR

### Autres Implications Professionnelles

- Président de la Société portuaire du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie
- Administrateur fondation Copilote (transport médical aérien en régions éloignées)
- Président de l'Association des aménagistes régionaux du Québec
- Coordonnateur des mesures d'urgence, Ville de Gaspé. Ville Récipiendaire du Mérite québécois de la sécurité civile, catégorie intervention et rétablissement en 2008
- Aménagement et développement de trois parcs industriels Ville de Gaspé, obtention de lois privées du gouvernement du Québec et programmes incitatifs à l'implantation d'entreprises
- Implication majeure dans le dossier de l'industrie éolienne au Québec
- Coordonnateur du dossier 'Gérer la Crise' (suite à la fermeture de l'usine Gaspésia de Chandler)
- Implication dans la construction et l'opération des salles de spectacle de Chandler et de Gaspé
- Gestion de projets d'infrastructure dans le domaine des matières résiduelles et de l'environnement
- Direction de l'aéroport régional M. Pouliot de Gaspé et l'aéroport de la MRC Rocher-Percé
- Président de la Société des chemins de fer de la Gaspésie
- Président de la Corporation du port de Gaspé
- Président de la Commission des transports de la Gaspésie
- Administrateur et président du conseil d'administration du Centre hospitalier de Chandler
- Président d'Escale Gaspésie, croisières internationales
- Président d'honneur Société d'Alzheimer Gaspésie - Îles de la Madeleine 2019
- Administrateur Fondation communautaire de la Gaspésie - Îles de la Madeleine
- Administrateur CD Spectacles, Diffuseur officiel de la Ville de Gaspé
- Membre comité de financement organisme l'Équipage Côte de Gaspé, Fondation Dr Julien
- Membre du l'UPA Gaspésie – Îles de la Madeleine, Producteur



## NOS VALEURS :

- RESPECT
- ENGAGEMENT
- ÉQUITÉ



Adresse

45 rueThompson  
Gaspé (Québec)  
G4X 2K3



Gaétan Lelièvre (PDG)  
Téléphone : 418.361.5621



[info@lelievreconseils.com](mailto:info@lelievreconseils.com)



© 2022