

# Le réseau ferroviaire gaspésien

## Dossier Sommaire



***Comité citoyen pour le développement  
et Solidarité Gaspésie***

**Le 15 juin 2022**



## 1. LE TRANSPORT CONDITION DE BASE AU DÉVELOPPEMENT

Il est reconnu à travers le monde que le transport des personnes et des marchandises s'avère une condition de base essentielle au développement et à l'occupation décente d'un territoire.

Bien qu'on ne puisse diminuer la distance physique entre les régions et les grands centres de services urbains, essentiellement nos Capitale, Québec et Métropole, Montréal, nous pouvons cependant mettre en place des modes de transports publics favorisant un déplacement efficace, abordable et écoresponsable, permettant d'assurer des échanges indispensables entre les régions et les grands centres de services en santé, éducation post secondaire, affaires, etc.

## 2. LA RÉHABILITATION DU TRONÇON FERROVIAIRE GASPÉSIEN : UN CONSTAT D'ÉCHEC!

Suite à l'abandon successif du réseau ferroviaire gaspésien depuis les années 1990 par le *Canadien National* (CN) et des entreprises privées et vu l'incapacité financière du milieu de gérer une telle infrastructure, **en 2015, le gouvernement du Québec s'est porté acquéreur du tronçon ferroviaire gaspésien**, soit près de 325 km de rails reliant Matapédia à Gaspé. Fortement négligé par ses propriétaires antérieurs, le réseau accusait un besoin d'investissement de près de 100 millions de dollars au niveau de ses structures majeures, soit essentiellement ses ponts ferroviaires.

Entre 2015 et 2019, le dossier fit l'objet d'annonces budgétaires successives de la part des deux derniers gouvernement du Québec. En tout, ces annonces totalisent plus de 200 M\$ du provincial auquel s'ajoute près de 40 M\$ d'Ottawa. De plus, des engagements fermes des deux derniers premiers ministres à l'égard du dossier ont été pris publiquement.

A priori, le tout apparaît intéressant, toutefois ce n'est pas le cas puisque les argents demeurent **encore en majeure partie au stade de la budgétisation et n'atteignent pas le stade de la réalisation des travaux sur le rail**. D'année en année, les sommes sont ainsi reportées en grande partie, tant au budget annuel qu'au *Plan québécois des infrastructures* (PQI)...

**Bref, c'est une sorte de monnaie virtuelle avec laquelle les gouvernements font beaucoup de millage politique, mais avec laquelle les Gaspésiens et les Gaspésiennes, pour leur part, n'arrivent toujours pas à se payer un déplacement sur le rail gaspésien.**

Dans les faits, depuis 2015, soit sept (7) ans plus tard, **c'est à peine 120 M\$ sur les 240 M\$ alloués à la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie qui ont été engagés à date et les retards dans la cédule des travaux se sont accumulés de façon exagérée** et pour des motifs incompréhensibles.

En février 2022, le ministère des Transports du Québec, l'actuel propriétaire avouait que la réhabilitation du tronçon ferroviaire Caplan--Port-Daniel accusait **un retard de deux ans sur son échéancier**, ainsi la finalisation des travaux prévue pour 2022 est reportée à 2024.

Transport Québec invoque comme motif qu'en vertu des délais fixés initialement, **la Société québécoise des infrastructures (SQI) n'a réussi à lancer que deux (2) des onze (11) appels d'offres nécessaires** pour compléter les travaux prévus pour 2022 sur le tronçon Caplan--Port-Daniel. Une performance peu reluisante pour une société d'État, mais c'est pourtant le cas.

Pour ce qui est du **3<sup>e</sup> tronçon, celui de Port-Daniel--Gaspé**, la situation est encore plus inquiétante. Le délai initial de 2024-2025, non seulement ne sera pas respecté, mais en février 2022, **le ministre des Transports n'était même pas en mesure de fournir un nouvel échéancier** visant à remettre le rail opérationnel entre Port-Daniel et Gaspé et parlant de ce tronçon, pour sa part, la Ministre Diane Lebouthillier, députée fédérale du comté de Gaspé a déclaré sur les ondes de CHNC, le 30 mai 2022 : « *je vais le croire quand je vais le voir!* ». Et que dire du fait que le Premier ministre, François Legault, en compagnie notamment des trois préfets, M. Daniel Côté, M. Éric Dubé et Mme Nadia Minassian promettaient, en août 2019, le début des travaux sur le tronçon Port-Daniel--Gaspé en 2020 et la fin des travaux en 2023!

Comment interpréter ce déplorable constat d'échec du MTQ et de la SQI, son mandataire, dans ce dossier? Il est manifeste et dominant que les questions suivantes sont incontournables :

- ◆ Existe-t-il une réelle volonté du gouvernement du Québec de réaliser les travaux de réhabilitation nécessaires pour rendre opérationnel le chemin de fer de la Gaspésie, notamment le tronçon Port-Daniel--Gaspé?
- ◆ Comment expliquer que le gouvernement du Québec ne semble pas réagir suite aux multiples reports de crédits au sein du PQI d'année en année? (Sept années budgétaires pour réaliser 120 M\$ de travaux sur un budget total de 240 M\$, c'est moins que ce que réalisent certaines petites municipalités sur leur propres infrastructures!)

- ◆ Est-ce que la SQI possède les compétences nécessaires pour mener à terme un dossier ferroviaire?
- ◆ Le dossier doit-il retourner sous la gestion directe du MTQ et de la *Société de chemin de fer de la Gaspésie* (SCFG) qui ensemble, avaient mené avec succès les phases antérieures du tronçon Matapédia-Caplan?

### 3. VOLONTÉ/VISION GOUVERNEMENTALE ET ÉQUITÉ URBANITÉ/RURALITÉ

L'absence de résultats satisfaisants dans le dossier du chemin de fer gaspésien relance l'importante question de la place des régions versus celle des grands centres au niveau de la vision et des priorités gouvernementales. Si aux yeux de tous, les grands centres urbains québécois ont des besoins importants et urgents en matière de transport, nous convenons aussi que les régions « dites éloignées » ont également des besoins extrêmement importants voir vitaux pour assurer leur avenir et dans certains cas, leur présent qui est un besoin criant en transport.

Le dossier du chemin de fer gaspésien met donc en lumière une situation d'iniquité et de carence en matière de vision et de volonté gouvernementales et l'énoncé ci après le démontre clairement : « **En milieu urbain, à Montréal, on a réussi à construire, en 3 ans, un projet de REM estimé à 7 G\$. En région éloignée, en Gaspésie, après 7 ans, on n'a pas encore réussi à restaurer quelques ponts ferroviaires et un rail déjà existant, alors que le projet n'est estimé qu'à seulement 240 M\$** ».

Au rythme où vont les choses, ce sera plus long de restaurer le rail gaspésien existant que fut sa construction complète, avec le peu de moyens de l'époque, il y a 100 ans!

Pour les Gaspésiens et les Gaspésiennes, le transport ferroviaire n'est pas un luxe, c'est un service essentiel :

- ◆ Essentiel, pour accéder aux grands centres afin de bénéficier des services de santé spécialisés absents en région;
- ◆ Essentiel, pour favoriser la migration interrégionale des étudiants de niveaux collégial et universitaire;
- ◆ Essentiel, pour les touristes national et international désireux de visiter l'une des plus belles régions mondialement reconnue pour la qualité de ses nombreux attraits, mais ces visiteurs peuvent difficilement concevoir de payer un billet d'avion Montréal-Gaspé au double du prix de celui de Paris-Montréal, par exemple;
- ◆ Essentiel pour permettre en 2022 aux Gaspésiens et aux Gaspésiennes de ne pas être forcés de passer 24 heures dans leur véhicule ou 30 heures dans un autocar pour faire un aller-retour dans leur Métropole.

### 4. LE TRANSPORT FERROVIAIRE EST UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE INDISPENSABLE

Le transport ferroviaire est indispensable et la preuve est que la Caisse de dépôt du Québec a investi près de 1 G\$ dans le développement des réseaux en Europe. Mais en Gaspésie, faute de service ferroviaire entre Caplan et Gaspé, les grandes entreprises de la région patientent malgré un besoin criant en transport ferroviaire tant pour leurs intrants que leurs extrants.

Par conséquent, les entrepreneurs gaspésiens doivent recourir au service de milliers de camions annuellement, ce qui entraîne des coûts financiers supplémentaires et des inconvénients majeurs à plusieurs de ces entreprises et ce, sans parler des impacts négatifs sur l'environnement.

La *Cimenterie de Port-Daniel*, en raison du retard de 2 ans sur la remise en état du rail jusqu'à son usine devra recourir pendant cette période à plus de 5 000 camions citernes strictement pour acheminer une partie de sa production jusqu'au centre de transbordement route/rail situé à New Richmond et cette estimation ne tient pas compte de ses intrants. Par son inefficacité au plan de la réhabilitation du service ferroviaire en Gaspésie, le gouvernement du Québec contribue donc au maintien d'un bilan environnemental négatif de l'entreprise. Il est important de mentionner que l'utilisation de camions versus le train génère en moyenne une **empreinte carbone six 6 fois plus importante** et ce, sans parler du projet d'utilisation de la biomasse forestière, qui selon les intervenants au dossier, ne peut pas se réaliser efficacement sans transport ferroviaire.

L'usine *LM Wind Power* de Gaspé, un des plus grands employeurs de la région, doit également composer avec de nombreux inconvénients reliés à l'absence de service ferroviaire. Elle doit acheminer ses pales d'une longueur de 37 à 50 mètres par camions routiers sur plus de 200 km jusqu'à New Richmond avant de les embarquer sur le train qui les livrera partout en Amérique du Nord. Ces **gigantesques convois routiers monopolisent une partie de l'unique route nationale** en raison de la circulation d'un camion remorque de plus 50 mètres, 4 véhicules escortes et une auto patrouille de la Sûreté du Québec. À cet égard, un seul train pourrait transporter l'équivalent de 48 convois routiers d'une pale d'éolienne chacun.



Enfin, on ne peut passer sous silence le récent choix de la ville de Gaspé qui a opté pour la construction d'une route terrestre dédiée essentiellement au transport par camions des futures pales de 107 mètres entre l'usine et le port de mer de Gaspé où elles seront acheminées par navires, compte tenu de leur surdimensionnement. Le scénario de construction d'une bretelle ferroviaire reliant le port de mer et l'usine LM Wind Power aurait quant à lui, généré des revenus très substantiels, notamment pour l'exploitant, la SCFG, et aurait contribué à la rentabilité et la pérennité du tronçon ferroviaire gaspésien. Pourtant, ce scénario n'a pas été priorisé par la Ville de Gaspé.

En mars dernier, nous apprenions que *Mines Osisko* envisage une **remise en opération à court terme de la mine de cuivre de Murdochville**. Le cas échéant, une reprise des activités minières serait susceptible de générer un volume important d'intrants et d'extrants transportables sur le chemin de fer. Bien qu'il soit trop tôt pour statuer sur ce volume additionnel potentiel, nous pouvons cependant affirmer que jusqu'à sa fermeture, au début des années 2000, la mine de Murdochville était l'un des principaux utilisateurs du transport ferroviaire en Gaspésie. Maintenant, dans ce dossier, le défi pour le gouvernement consiste à rétablir le service le plus tôt possible jusqu'à Gaspé.

L'**industrie touristique gaspésienne** est également durement malmenée par l'échec de la réhabilitation ferroviaire.

Le **train l'Amiral**, jadis dédié au transport des croisiéristes internationaux entre Gaspé et Percé a dû cesser ses opérations en 2015 et ce, **faute d'avoir mis à niveau un seul pont ferroviaire**, celui de Douglastown. Les réparations effectuées à plus de 50 % ont été interrompues par le MTQ qui a abandonné des composantes structurelles neuves sur le site qui sont ensuite disparues de façon clandestine. Cette gestion des deniers et biens publics est fort questionnable!

Interrompu depuis deux ans à cause de la pandémie, le service des croisières internationales reprendra ses activités en 2022. Sans le service du train l'Amiral, l'organisme *Escale Gaspésie* doit **réquisitionner des « autobus de type coach » de la région de Laval**, sinon se résigner à utiliser des autobus scolaires pour transporter une clientèle de niveau international. En plus d'être un moyen de transport efficace, **le train l'Amiral s'aurait également un attrait touristique unique permettant de mettre en valeur le magnifique paysage gaspésien prisé par des instances de renommée, tels que les *National Geographic* et *Lonely Planet*.**

Afin de soutenir sa propre stratégie de développement du tourisme international, l'industrie touristique gaspésienne et la stratégie des croisières en vigueur, **le gouvernement du Québec devrait, sans délai, réaliser le peu de travaux au tronçon Gaspé-Percé qui sont nécessaires à la remise en service du train l'Amiral**, le tout incluant un budget pour la remise à niveau du train abandonné à lui même à la gare intermodale de Gaspé.

## **5. UNE ALTERNATIVE PLUS ÉCOÉNERGÉTIQUE ET MOINS NOCIVE POUR L'ENVIRONNEMENT**

En plus d'être un outil de développement social et économique, le train s'avère être **une alternative très efficace pour la lutte aux changements climatiques et aussi à la détérioration de la route 132 ceinturant la péninsule**. Le service ferroviaire offre un net avantage à plusieurs niveaux et les données ci après en font foi :

- ◆ Les études scientifiques 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;
- ◆ **Deux opérateurs de locomotive** peuvent assurer le transport de 50 wagons ferroviaires et ces derniers **remplacent donc 100 camions et leurs 100 conducteurs**;
- ◆ Le gain est énorme quant à la préservation et de la sécurité du réseau routier, considérant qu'**un seul camion remorque avec une pleine charge génère plus de pression sur la chaussée que le passage de 50 000 voitures-passagers**. Il en résulte qu'en transportant plus de marchandises par le rail, nous réduirions à chaque année le coût des dommages causés par les camions lourds à nos routes;
- ◆ La réhabilitation du réseau ferroviaire gaspésien apporterait également **un frein modérateur à la détérioration de la route 132 dans le secteur de la Haute-Gaspésie** qui doit composer avec un réseau routier extrêmement affaibli, notamment des effondrements successifs de murs de soutien en bord de mer;
- ◆ Le transport des personnes par le train contribue également à diminuer le nombre global d'automobiles sur le réseau routier, car un service ferroviaire fiable et accessible permettrait aux obligés à l'automobile de pouvoir se tourner vers cette alternative de transport plus sécuritaire et efficiente au plan environnemental;
- ◆ Concernant les émanations de GES, **le camionnage génère en moyenne 6 fois plus d'empreinte carbone que le transport ferroviaire**.

## 6. LA GOUVERNANCE RÉGIONALE EST-ELLE EN MESURE DE DÉFENDRE LE DOSSIER?

L'échec majeur du ministère des transports dans les travaux de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie et le peu de leadership et de pressions publiques manifestées par les instances politiques et économiques régionales à l'endroit du gouvernement du Québec dans le dossier suscite un **questionnement important quant à la capacité réelle de la gouvernance régionale actuelle de défendre efficacement ce dossier.**

La question se pose : Face au gouvernement du Québec, y a-t-il une instance qui détient le niveau de détermination et d'indépendance suffisant et nécessaire pour défendre efficacement ce dossier en priorité?

La *Société de chemin de fer de la Gaspésie* assure pour le propriétaire, en l'occurrence le gouvernement du Québec l'opération et l'entretien de base du rail. Bien que la direction et les ressources professionnelles en place ont démontré au fil des ans une détermination et un niveau d'efficacité exemplaire, il n'en demeure pas moins que nous pouvons questionner son réel rapport de force avec son unique client, le gouvernement du Québec, à l'égard duquel elle affiche une totale dépendance financière. Il faut également prendre en compte la situation très particulière du conseil d'administration de la SCFG. Son CA est essentiellement composé d'élus municipaux, préfets, maires, et mairesses des quatre Mrc concernées et aucun représentants du secteur des affaires ou des utilisateurs ou des clients du rail ne siègent sur cette instance.

Fait important, du côté des élus municipaux, depuis l'abolition des conférences régionales des élus au Québec en 2014, il n'existe plus aucune instance régionale équivalente, bien outillée en la matière et dédiée à la défense de l'ensemble des enjeux et dossiers de portée régionale. La nouvelle dynamique prévalant depuis l'abolition des CRÉ est orientée sur une approche de développement davantage territoriale que régionale, c'est à dire, Mrc par Mrc. Dans cette optique, est-il possible que nous assistions à un **déficit de concertation, de planification et d'interventions au plan régional?**

La question ici n'est pas de remettre en question la volonté des élus municipaux locaux et territoriaux, toutefois ceux-ci ont en quelque sorte les mains liées par le réflexe naturel de prioriser leurs dossiers locaux et territoriaux respectifs. De fait, les élus sont d'abord imputables à leur électeurat de base et conséquemment aux dossiers respectifs touchant directement ces derniers envers qui ils sont redevables. Par conséquent, depuis 2014, la situation est défavorable aux dossiers régionaux lorsque vient le temps de prioriser des demandes d'aides financières gouvernementales.

Face au constat d'échec évident dans le dossier du chemin de fer, la question qui se pose à savoir qui est vraiment en mesure de défendre le dossier de la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie est ainsi légitime, voire nécessaire.

Force est de conclure que l'actuel propriétaire, Transport Québec n'y arrive vraisemblablement pas et que la gouvernance régionale semble avoir des limites dans ses actions.

En somme, le dossier du chemin de train gaspésien est-il une forme de dossier orphelin?

## 7. LA MOBILISATION CITOYENNE

De nombreuses implications citoyennes ont eu lieu au sein de la communauté afin de favoriser la reprise du service ferroviaire gaspésien et il s'agit manifestement d'un élément fondamental pour la bonne marche du dossier.

Que ce soit, la *Coalition des gaspésiens pour l'avenir du train*, *Dignité rurale du Canada*, le *Comité de citoyens pour le développement*, *Solidarité Gaspésie* ou de nombreux citoyens et citoyennes et autres organismes, au fil des années, la mobilisation des Gaspésiens et Gaspésiennes pour cette cause a toujours été présente. Cette volonté s'est même manifestée lors d'un rassemblement transpolitique tenu à la gare intermodale de Gaspé en août 2019 où plus de 200 personnes étaient réunies en présence de représentants des formations politiques du Parti libéral du Québec, du Parti québécois et de Québec solidaire dans le but d'envoyer un message sans équivoque à l'actuel gouvernement caquiste.

La mobilisation citoyenne est plus que nécessaire, car sans celle-ci les espoirs d'un retour du service ferroviaire jusqu'à Gaspé serait peut-être annihilés, puisqu'au fil du temps, le dossier ne semble pas bénéficier d'un réel porteur politique ni régional ni national.

Dans cet état de choses, nous croyons qu'il est **impératif de poursuivre toutes les actions citoyennes structurées et efficaces** déjà amorcées afin de démontrer que ce dossier occupe une place prioritaire sur la liste des dossiers régionaux.

## 8. LA PROBLÉMATIQUE MULTIPLE DU TRANSPORT PUBLIC GASPÉSIEN

Bien que le présent document porte essentiellement sur le train, le transport public interrégional en Gaspésie vit depuis plus d'une décennie la pire période de son histoire. L'ensemble des modes de transports des personnes et des marchandises sont inadéquats et insuffisants pour répondre aux besoins, tant de la population civile que des entreprises ou des touristes.

Au plan du **transport aérien**, deux aéroports sur quatre offrent un service de transport aérien vers les grands centres. Toutefois, le prix très élevé des billets interrégionaux au Québec fait en sorte que ce service est dédié essentiellement aux mieux nantis et aux personnels de l'État. A cela s'ajoute la problématique du manque de sièges en raison d'appareils de dimensions insuffisantes. Depuis 2 ans, la région accueille surtout les aller-retours fréquents d'appareils de 12 et 19 places sur les vols de ligne, alors que des aéronefs de 40 et 50 places avaient été utilisés auparavant. En avril dernier, une annonce du gouvernement du Québec laissait, à première vue, entrevoir une offre de billet à un coût plus abordable de 500\$ maximum pour connecter les régions et les grands centres québécois. Très rapidement, on peut constater que la mesure annoncée avait un caractère improvisé, puisque beaucoup de conditions restrictives semblent applicables et qu'une fois de plus, le gouvernement du Québec a raté la cible d'une véritable réforme du transport aérien interrégional.

Au plan du **transport par autocar**, celui-ci a été réduit de plus de 50% au niveau des fréquences et des points de service. L'unique transporteur en place, qui bénéficie d'une position quasi monopolistique, est branché sur le respirateur artificiel des subventions du ministère des transports du Québec et des Mrc de la Gaspésie. Pour combien de temps? On ne sait pas!

## 9. DES PISTES D'ACTIONS CONCRÈTES

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 mises 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 socioéconomique et des utilisateurs (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.