



Plus de 450 personnes ont pris le « train de la solidarité » le 28 janvier 2006, alors qu'une menace d'abandon pesait depuis l'automne 2005 sur la portion Matapédia-Chandler du réseau gaspésien. Ce signe de solidarité est survenu alors que les trois MRC couvrant le sud de la Gaspésie ont exprimé la nécessité de protéger l'emprise ferroviaire, quitte à l'acquérir. Les municipalités de Gaspé, Percé et Grande-Rivière possédaient déjà l'emprise passant dans leurs limites territoriales, depuis mars 1997.

Photo : Gilles Gagné

ÉTAT DE SITUATION DES SERVICES FERROVIAIRES EN GASPÉSIE; IL RESTE ENCORE BEAUCOUP DE TRAVAIL POUR SE RENDRE À GASPÉ

Les 25 dernières années ont généré bien des rebondissements dans le dossier ferroviaire de la Gaspésie. Si on s'attarde simplement à ce qui s'est passé depuis 2011, il y a assez de matière pour écrire un livre. Les 11 dernières années ont été en effet marquées par une période de déclin des services, et une lente, mais vigoureuse remontée d'activités.

Gilles Gagné

Journaliste, passionné de l'histoire ferroviaire et résident de Carleton-sur-Mer

Le 14 décembre 2011, à 11 jours de Noël, l'inspection du pont enjambant les rivières Grand Pabos et Grand Pabos Ouest de Chandler oblige la Société du chemin de fer de la Gaspésie à le fermer temporairement afin de le réparer.

Le transporteur de passagers VIA Rail suspend alors sa liaison entre New Carlisle et Gaspé. Le service est temporairement maintenu entre Matapédia et New Carlisle jusqu'en septembre 2013, alors que d'autres inspections de ponts révèlent que des réparations s'imposent à des structures supplémentaires sur cette partie du tronçon. Les usagers ont alors l'impression que Transports Québec, l'autorité en matière de chemins de fer de charte provinciale,

et VIA Rail cherchent des raisons pour réduire les services en Gaspésie, dans la foulée de la tragédie de Lac-Mégantic survenue quelques mois plus tôt.

En septembre 2013, rappelons que seulement trois mois se sont écoulés depuis que la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) a pris livraison du train touristique *L'Amiral* et quatre mois depuis que la première ministre de l'époque, Pauline Marois, a débloqué 10 millions \$ pour améliorer les ponts entre Percé et Gaspé. Trois ans auparavant, le gouvernement dirigé par Jean Charest avait allongé 11 millions \$ pour l'amélioration générale du réseau.

Propriétaire de l'axe Matapédia-Gaspé, la Société du chemin

de fer de la Gaspésie est une entité sous contrôle municipal, c'est-à-dire qu'elle appartient aux quatre MRC dans lesquelles le réseau ferroviaire passe. Elle entre toutefois dans une période difficile en 2014, à tel point qu'elle se place sous la protection des tribunaux à la fin de novembre.

Le 3 mars 2015, Robert Poëti, ministre des Transports du gouvernement libéral de Philippe Couillard, annonce que son ministère se porte acquéreur de l'emprise ferroviaire Matapédia-Gaspé pour 3 millions \$, la valeur des créances de la SCFG, qui restera l'exploitant du service de marchandises. Le ministre décrète toutefois la mise en dormance immédiate de l'axe Caplan-Percé, parce qu'il juge qu'il n'y a pas de potentiel pour le trafic de marchan-