

POUR LE RETOUR DU TRAIN DE VIA RAIL À NEW CARLISLE EN 2023

VIA #16 en gare de New Carlisle, 31 janvier 2011

Crédit photo: David Morris, Fredericton, Nouveau-Brunswick



TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	5
2.	Historique	5
2.1.	Arrêt du service ferroviaire de VIA Rail entre New Carlisle et Gaspé	5
2.2.	Arrêt du service ferroviaire de VIA Rail entre Matapédia et New Carlisle	5
2.3.	Transfert de propriété de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG)	6
2.4.	Engagement de VIA Rail	6
3.	Justification du retour du train de passagers en Gaspésie	7
3.1.	L'achalandage	7
3.2.	L'éducation	7
3.3.	Les soins de santé	7
3.4.	Le tourisme	7
3.5.	La mobilité et l'emploi	8
3.6.	L'environnement	8
4.	Le retour du train jusqu'à New Carlisle d'ici la fin de 2023	9
5.	Réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie	10
6.	Importance du train pour les gaspésiens	12
7.	Annexe	16

1. INTRODUCTION

La Coalition des Gaspésiens pour le retour du train de passagers de VIA Rail, un organisme à but non lucratif, s'est donné comme mission le rétablissement du service de transport de passagers en Gaspésie. Ce service a été interrompu, partiellement en 2011 et complètement en 2013, à cause du mauvais état des voies ferrées et des ponts. Cette absence de transport ferroviaire de passagers cause de lourds et de nombreux préjudices à la population de la région et de l'extérieur.

D'importants travaux effectués et en cours de réalisation sur les infrastructures rendront sécuritaire la circulation des trains de passagers entre Matapédia et New Carlisle dans un avenir relativement rapproché ; selon l'état de l'avancement des travaux, on peut espérer disposer d'un chemin de fer restauré à la fin de l'année 2023. La Coalition croit par conséquent qu'il est opportun que les forces politiques, économiques et sociales de la Gaspésie s'unissent afin de demander rapidement à VIA Rail de planifier la reprise du service sur ce tronçon.

Dans ce document, nous présentons un état de situation et les raisons qui militent en faveur du retour du service de trains passagers ; nous faisons surtout valoir qu'il est non seulement possible, mais nécessaire que le service de passagers soit rétabli entre Matapédia et New Carlisle dès que les infrastructures seront prêtes à accueillir les convois de VIA Rail.

2. HISTORIQUE

2.1. Arrêt du service ferroviaire de VIA Rail entre New Carlisle et Gaspé

VIA Rail retire, le 10 décembre 2011, les trains #16 et #17 entre New Carlisle et Gaspé invoquant le mauvais état du pont ferroviaire du Grand-Pabos. Le service ferroviaire est toutefois maintenu entre Matapédia et New Carlisle.

Afin de continuer d'assurer le service aux voyageurs entre New Carlisle et Gaspé, VIA Rail a offert à ses frais un service par autocars de l'entreprise Couture et Cahill entre New Carlisle et Gaspé au prix de 1 100 \$ par jour/par autocar.

L'entreprise Couture et Cahill a par ailleurs rempli divers contrats en complément et en suppléance des services ferroviaires durant une période de 25 à 30 ans.

2.2. Arrêt du service ferroviaire de VIA Rail entre Matapédia et New Carlisle

Le 13 août 2013, VIA Rail invoque des problèmes reliés aux infrastructures ferroviaires de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) pour retirer le train entre New Carlisle et Matapédia. L'interruption de service du transport ferroviaire de passagers touche durement la population gaspésienne et les personnes qui veulent se rendre dans la région.

Les Gaspésiens n'ont jamais cessé de réclamer le retour du train. En 2015, 3 050 personnes ont signé une pétition et 1 200 ont retourné des coupons d'appui pour demander le retour du train de VIA Rail ; plusieurs municipalités, organismes du milieu et entreprises ont, à la même occasion, fait connaître publiquement leur soutien, sans compter un grand nombre de citoyens qui ont, individuellement, laissé des commentaires favorables¹ dans le site web de la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train. En septembre 2016, plus de 5 174 personnes ont signé une autre pétition

¹ Commentaires d'appui écrits laissés par les supporteurs qui souhaitent et appuient le retour du train passager en Gaspésie www.gaspetrain.org/livre-dor-de-vos-messages

présentée à l'Assemblée nationale du Québec² pour demander la réouverture du tronçon Matapédia/New Carlisle ; plusieurs municipalités³ et organismes du milieu ont appuyé publiquement la démarche. Enfin, en 2017, 2 668 personnes ont adressé une lettre au premier ministre du Canada pour présenter la même demande.

2.3. Transfert de propriété de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG)

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

Le 15 mai 2015, le ministère des Transports du Québec achète l'emprise ferroviaire de la SCFG. Il est donc maintenant propriétaire de la voie ferrée, entre Matapédia et Gaspé, une distance de 322 kilomètres. En décembre 2016, tous les élus de la Gaspésie demandent au gouvernement du Québec la réouverture du chemin de fer jusqu'à Gaspé. Le ministère des Transports a affecté une enveloppe budgétaire de 100 millions de dollars le 5 mai 2017 pour la réfection du chemin de fer.

En outre, en février 2020, madame Marie-Ève Proulx, ministre responsable de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et ministre déléguée au Développement économique régional, annonce, à Gaspé, l'octroi d'une somme additionnelle de 135 millions de dollars au nom du ministre des Transports. C'est donc 235 millions de dollars que le gouvernement du Québec a débloqués pour la réhabilitation du chemin de fer jusqu'à maintenant.

Concernant la réfection du tronçon Port-Daniel-Gascons et Gaspé, dont les travaux d'analyse sont déjà en cours, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) estime de façon préliminaire son coût entre 248 et 355 millions de dollars. En date du 25 janvier 2023, le MTQMD a dépensé ou engagé la somme de 165,1 millions de dollars pour des travaux déjà effectués ou en cours d'exécution.

Le MTQMD dispose par ailleurs d'une somme de 45,8 millions de dollars accordée par le gouvernement du Canada afin d'effectuer des travaux dans des zones affectées par l'érosion côtière.

Des travaux importants sont déjà terminés sur le tronçon Matapédia/New Carlisle. Il reste à terminer la construction du pont du Ruisseau-Leblanc à Saint-Siméon/Caplan et la réhabilitation de celui de la rivière Bonaventure ; ces ponts seront vraisemblablement livrés en août 2023. Au cours de l'année 2023, le MTQMD entend procéder à la réfection d'un ponceau à Caplan et d'un petit pont à Saint-Siméon. Une fois ces travaux exécutés, VIA Rail pourra utiliser en toute sécurité la portion du réseau ferroviaire entre Matapédia et New Carlisle.

Certains travaux sur la voie ferrée ont par ailleurs commencé en septembre 2020 sur le tronçon Port-Daniel-Gascons-Gaspé. On notera un autre signe encourageant : douze entrepreneurs ont déjà montré leur intérêt pour effectuer les travaux de réfection du chemin de fer sur cette section en réponse à un appel d'intérêt lancé⁴ par le MTQMD le 11 novembre 2022.

2.4. Engagement de VIA Rail

Au cours des cinq dernières années, à l'occasion de ses assemblées publiques annuelles, VIA Rail a réitéré son engagement de reprendre le service lorsque la voie ferrée sera rétablie jusqu'à Gaspé⁵.

2 Pétition présentée à l'Assemblée nationale du Québec, pour le retour du train de passagers en Gaspésie. La pétition a été présentée en deux volets :

ici.radio-canada.ca/nouvelle/785665/train-passagers-gaspesie-petition-assemblee-nationale

www.assnat.qc.ca/fr/exprimez-votre-opinion/petition/Petition-5955/index.html

3 Appui de municipalités, villes, MRC, chambre de commerce et autres organisations

www.gaspetrain.org/ceux-qui-nous-appuient et www.gaspetrain.org/municipalites-villes-mrc-chambre-de-commerce

4 Appel d'intérêt pour le tronçon ferroviaire entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé

www.newswire.ca/fr/news-releases/rehabilitation-du-chemin-de-fer-de-la-gaspesie-appel-d-interet-pour-le-troncon-ferroviaire-entre-port-daniel-gascons-et-gaspe-859384235.html

5 Assemblée publique annuelle 2022 de VIA Rail, Questions et Réponses, Q8

https://www.gaspetrain.org/gt-pdfs/2022.08.09_APA%202022_QR.pdf

3. JUSTIFICATION DU RETOUR DU TRAIN DE PASSAGERS EN GASPÉSIE

De nombreuses raisons militent en faveur du retour du service de transport ferroviaire de passagers en Gaspésie le plus rapidement possible. Un retour partiel, soit entre Matapédia et New Carlisle, est d'ailleurs envisageable dans un avenir prévisible puisque nous avons une bonne idée du calendrier du déroulement des travaux à faire en vue de la réhabilitation des infrastructures sur cette section.

3.1. L'achalandage

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

Le train représente, par ailleurs, un mode de transport très apprécié des voyageurs. Il représente le moyen idéal sur de longues distances en raison de son confort, de la possibilité de travailler et de la disponibilité de voitures-lits ; on notera que 1 047 km⁶ séparent Gaspé de Montréal par le rail, un parcours de dix-huit heures. Le train est plus économique que l'avion et mieux adapté à certaines clientèles que la voiture (personnes âgées, jeunes, par exemple).

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

3.2. L'éducation

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

De plus, des professeurs et des dirigeants scolaires voyagent par train pour se rendre à des réunions ou des congrès à l'extérieur de la région.

3.3. Les soins de santé

La population gaspésienne est vieillissante et plusieurs personnes doivent parcourir de longues distances pour obtenir des soins. Qu'on pense, par exemple, aux patients souffrant du cancer et de problèmes cardiaques qui doivent se rendre à Montréal, Québec ou Rimouski pour se faire soigner. Le train leur procure un mode de transport sécuritaire et confortable, en particulier en hiver.

3.4. Le tourisme

La Gaspésie constitue l'un des principaux attraits touristiques du Québec. De nombreux visiteurs aiment venir en Gaspésie en train, sans compter les personnes qui viennent visiter des amis ou leur famille. De nombreux Gaspésiens ont aussi besoin du train afin de sortir de la région pour rencontrer la famille ou des amis ailleurs au Canada.

Le retrait du service de VIA Rail a malheureusement entraîné l'abandon d'un produit touristique original. Le train de VIA Rail Montréal – Gaspé a transporté durant 10 ans, soit de 1998 à 2008, 2 400 touristes voyageurs annuellement qui utilisaient les services des agences Tauck Tours et

⁶ Horaire de VIA Rail, du 24 janvier 2012, Gaspé – Montréal, page 32
<https://www.gaspetrain.org/gt-pdfs/timetable20120124.pdf>

Maupin Tours pour voyager en wagons-lits de Montréal à Percé, résidaient aux hôtels Normandie et Pic de l'Aurore. Cette clientèle dépensait en effet dans les hôtels, les restaurants et les boutiques, effectuait des excursions, etc.

Chaque voyageur y dépensait environ 500 \$, on calcule donc des retombées annuelles de 1 200 000 de dollars sur cette période (12 000 000 de dollars en dix ans). Sans le confort du train, ces touristes ne seraient pas venus en Gaspésie. Cette clientèle laissait des retombées dans l'ensemble de la Gaspésie puisqu'elle rentrait à Montréal en autocar en visitant la baie des Chaleurs et la Pointe (Percé, Gaspé, le parc Forillon) et toute la côte nord de la péninsule.

La location des wagons-lits apportait aussi des revenus substantiels à VIA Rail. Rien n'empêcherait la reprise d'un service semblable ou comparable à partir de New Carlisle.

3.5. La mobilité et l'emploi

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

Les gens de tous les secteurs d'activité devant voyager par affaires trouvent dans ce moyen une façon confortable et abordable de se déplacer. La mobilité des personnes est un facteur vital en développement régional. De plus, quand le train de passagers circule entre Matapédia et Gaspé, il crée lui-même de l'emploi dans les gares, dans le convoi et dans l'entretien de la voie ferrée. Ces emplois sont en suspens depuis 2013.

À cet égard, il est pertinent de noter que la Gaspésie attire de nouveaux citoyens. Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le solde migratoire interrégional positif a été de 1 378, en 2020-2021 et de 742 en 2021-2022. La population totale de la Gaspésie est de 92 403 habitants en 2022⁷⁸⁹.

Ces nouveaux arrivants, incluant de jeunes Gaspésiens revenus après leurs études, dynamisent la région et assurent son avenir. Considérant que plusieurs nouveaux arrivants s'établissent aussi en Gaspésie et qu'ils auront besoin de voyager pour des raisons familiales, professionnelles ou de loisir, le train de passagers leur offre une façon écologique et sécuritaire de voyager.

3.6. L'environnement

Les changements climatiques et le réchauffement planétaire sont deux des principaux problèmes touchant notre société. Selon des scientifiques (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – GIEC), il est urgent de réduire les gaz à effet de serre (GES). Le train constitue une façon efficace de retirer des véhicules de nos routes et d'abaisser nos émissions de GES. Les pouvoirs publics doivent encourager la mutation du transport individuel vers le transport collectif. Par exemple, les automobilistes doivent dès maintenant trouver un avantage à privilégier le train pour les déplacements de longues distances.

Le train est le moyen de transport le mieux adapté à la flexibilité de la clientèle. En effet, lorsque le nombre de passagers varie, il suffit d'ajouter ou d'enlever des voitures au convoi selon la demande.

7 Institut de la statistique du Québec – Entrants, sortants, solde migratoire interrégional

https://statistique.quebec.ca/fr/document/migrations-internes-regions-administratives/tableau/entrants-sortants-solde-migratoire-interregional-et-taux-correspondants-selon-le-groupe-d-age-regions-administratives-et-ensemble-du-quebec#tri_annee=42127&tri_tertr=0&tri_age=1

8 Institut de la statistique du Québec – Estimations de la population des régions administratives, Québec, 1^{er} juillet 1986 à 2022

<https://statistique.quebec.ca/fr/document/population-et-structure-par-age-et-sexe-regions-administratives/tableau/estimations-population-regions-administratives>

9 Vivre en Gaspésie – Actualités – Solde migratoire 2021-2022 positif

<https://vivreenaspesie.com/2023/01/12/solde-migratoire-2021-2022-positif-la-gaspesie-iles-de-la-madeleine-continue-de-se-demarquer/>

4. LE RETOUR DU TRAIN JUSQU'À NEW CARLISLE D'ICI LA FIN DE 2023

VIA Rail a invoqué le mauvais état des ponts et de la voie ferrée en général entre Matapédia et Gaspé pour suspendre, en deux étapes, tout le service en Gaspésie, soit en 2011 et en 2013. Le gouvernement du Québec a réalisé des travaux considérables sur la voie ferrée afin d'assurer sa sécurité et la rendre parfaitement praticable notamment pour les trains de VIA Rail. Les travaux seront terminés entre Matapédia et New Carlisle d'ici la fin de 2023.

Les Gaspésiens et leurs visiteurs sont privés du service ferroviaire de passagers depuis bientôt dix ans. Toute la région en souffre, tant du point de vue social qu'économique. Toute prolongation inutile de cette absence du train, en attendant, par exemple, la fin de la réfection de la voie jusqu'à Gaspé, ne peut que compromettre la confiance des citoyens envers ce service public et constituer un renoncement de VIA Rail à sa mission fondamentale. En effet, VIA Rail a le mandat d'offrir le service ferroviaire au Canada et est largement financée à cette fin par le gouvernement fédéral. En 2020, par exemple, le financement du gouvernement fédéral pour VIA Rail s'élevait à 668,7 millions de dollars, dont 415,8 millions pour l'exploitation seulement. En 2021, la société a touché 596,9 millions de dollars¹⁰.

L'interruption de service a par ailleurs entraîné à la SCFG, une perte de 610 000 \$ par année dès 2014, VIA Rail ne versant plus d'argent pour les droits de circulation sur les voies ferrées. Depuis ces 10 années d'absence de service, la perte de revenu à la SCFG correspond à 6,1 millions de dollars.

Tout retard additionnel de la reprise de liaison entre Montréal et la Gaspésie nuira au rétablissement de l'habitude de voyager en train. Plus on attend, plus il sera difficile de convaincre les voyageurs de prendre le train de VIA Rail et de le considérer comme un moyen de transport fiable.

Il est donc urgent de reprendre le service dès que possible, même sur un parcours partiel.

Il n'y a aucune raison sérieuse pour que VIA Rail retarde la reprise du service entre Matapédia et New Carlisle après que les travaux de restauration sur les infrastructures auront été réalisés ; en effet, les conditions formulées par VIA Rail seront alors remplies, soit la sécurité de la voie ferrée et une vitesse de déplacement acceptable.

La suspension du service de VIA Rail, partielle puis totale, en Gaspésie a permis au gouvernement fédéral et à la société d'État d'économiser 40 millions de dollars, une somme qui devrait être réinvestie au bénéfice des Gaspésiens. Lorsqu'elle offrait le service, VIA Rail assumait des frais d'exploitation de 6 millions de dollars annuellement et encaissait des revenus d'au moins 2 millions de dollars, pour un coût de 4 millions.

On notera aussi que les équipements ferroviaires à New Carlisle comprennent un triangle de virage (wye) qui permet de retourner le train.

Une fois les travaux complétés, il n'existera donc aucun obstacle technique à placer le terminus temporaire à New Carlisle, en attendant le retour du train à la gare de Gaspé. En effet, entre 2011 et 2013, le train s'arrêtait à New Carlisle et les passagers étaient acheminés à Gaspé grâce à un service d'autocar. Ce service pourrait être rapidement rétabli. Actuellement la RÉGÎM¹¹ offre un service de navette ferroviaire entre Gaspé et Campbellton l'été en période de pointe et l'hiver dans le temps des fêtes.

VIA Rail devrait planifier dès maintenant le rétablissement du service sur le tronçon Matapédia/New Carlisle.

En conséquence, nous demandons au gouvernement fédéral ainsi qu'à VIA Rail la remise en service sur le tronçon Matapédia/New Carlisle aussitôt que les travaux des infrastructures seront achevés.

¹⁰ VIA Rail Canada, Rapport annuel 2021, L'année en chiffres, p. 13
https://media.viarail.ca/sites/default/files/publications/Rapport_annuel_2021.pdf

¹¹ RÉGÎM: Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine - <https://regim.info/>

RÉHABILITATION DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE

Travaux réalisés sur les ponts ferroviaires

En date du 25 janvier 2023, le MTQMD a dépensé ou engagé la somme de 165,1 millions de dollars pour des travaux déjà effectués ou en cours d'exécution.

(source MTQMD)



Les photos de cette page, représentent les travaux de réparation de la voie ferrée dans le secteur de Bonaventure. Ces photos ont été prises entre la route Bourdages (PM 91.88) et la route Henry (PM 90.78), vendredi le 26 octobre 2018.

Les travaux ont commencé précisément le samedi 13 octobre 2018.

On effectue le travail d'est en ouest.

- L'équipe travaille 10 jours consécutifs.
- 10,000 dormants sont à changer, les autres 10,000 seront changées au printemps 2019.
- La journée du vendredi 26 octobre a été productive: on m'a fait part que 1,500 dormants ont été changés.
- Les travaux s'arrêteront lundi le 29 octobre pour reprendre au printemps 2019.

Les travaux ont été réalisés par Rail Cantech Inc. - <https://www.railcantech.com/fr> au coût de 2 095 200 \$ (réf: 3301-18-0005)

Crédit photos: Bernard Babin





Pont ferroviaire à Caplan: Camping du Ruisseau – PM 80.90

Hamel Construction a également obtenu le contrat pour le pont ferroviaire du camping Ruisseau de Caplan. Le contrat était évalué à 6 millions de dollars. Les travaux ont débuté en septembre 2020 et se sont terminés en mai 2021. Sur la photo de gauche, nous apercevons l'ancien pont de bois.

Crédit photos: Anthony Bernard Prince

Pont ferroviaire à Bonaventure: Rivière Bonaventure – PM 90.10

Pont ferroviaire de la rivière Bonaventure au point milliaire 90.10 de la subdivision Cascapédia. Le contrat de réparation de ce pont ferroviaire a été attribué au Groupe SÉMA structures ferroviaires. Le contrat est évalué à 6,5 millions de dollars. Les travaux ont commencé en septembre 2022 et progressent bien. Les travaux devraient être terminés d'ici l'été 2023. Sur la photo ci-contre, nous apercevons les travaux actuellement en cours sur ce pont.

Crédit photo: Allen Douglas Shaw



Pont ferroviaire à Caplan: Ruisseau-Leblanc – PM 82.20

Le pont ferroviaire du Ruisseau-Leblanc au point milliaire 82.20 de la subdivision Cascapédia : ce contrat de remplacement de ce pont de fer a été attribué à Construction Polaris CMM inc. Le contrat est évalué à 7,9 millions de dollars. Les travaux ont commencé en juillet 2022 et progressent bien. Les travaux devraient être terminés d'ici l'été 2023. Sur la photo de droite, nous apercevons les travaux actuellement en cours en date du 27 décembre 2022.

Crédit photos: Anthony Bernard Prince



IMPORTANCE DU TRAIN PASSAGER POUR LES GASPÉSIENS



La gare de Chandler

Collection Dominique Léger

La gare de New Carlisle

La deuxième gare de New Carlisle, construite en 1947, est reconnue comme gare patrimoniale par le Gouvernement du Canada. Elle est située à mi-chemin entre Matapédia et Gaspé et la cheffe de gare accueille toujours chaleureusement de nombreux voyageurs et vise à satisfaire leurs besoins.

Collection Dominique Léger





Les déclarations de Gaspé

Importance manifestation le 28 janvier 2006 à la gare de Gaspé, la population demandant le maintien des services ferroviaires en Gaspésie.

Crédit photo : Michel Tremblay, Gaspé (Québec)

Les deux trains passagers en gare de Matapédia

Gare de Matapédia (Québec) le 17 février 2011 ; c'est ici que se séparent les deux trains de voyageurs arrivant de Montréal. Les wagons des voyageurs pour la Gaspésie (de Matapédia à Gaspé), sont pris en charge par des locomotives distinctes. Le train de la Gaspésie, communément appelé Le Chaleur, est le train photographié à gauche sur la photo.





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

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

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

Crédit photo : Michel Tremblay, Gaspé (Québec)

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

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

Source : Statistiques officielles de VIA Rail

Observations :

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

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

Gilles Lamy, Cynthia Patterson et Bernard Babin

Lucie Desrochers et Louis Doyle

Barry Brake

Anthony Bernard Prince

Judith Bélanger

Contribution pour les photos:

Dominique Léger

David Morris

Anthony Bernard Prince

Allen Douglas Shaw

Michel Tremblay

Gilles Fortier

Source: Statistiques officielles de VIA Rail



Train de passagers de VIA Rail #16 en direction de la gare de Percé le 28 janvier 2006, photo prise dans le secteur de la Brèche-à-Manon (Sainte-Thérèse-de-Gaspé).

Crédit photo: Michel Tremblay (Gaspé)

Train de passagers de VIA Rail #17 en gare de Gaspé, le 18 février 2009, en attente pour son prochain départ vers Montréal.

Crédit photo : Gilles Fortier (Gaspé)

