

Présentation au Comité permanent des Transports, des infrastructures et des collectivités

Gouvernement du Canada

Le train de passagers en Gaspésie, une ligne de vie

11 Mars 2026

Par

La Coalition pour le retour d'un train de passagers en Gaspésie

Représentée par Micheline St-Onge, gestionnaire et porte-parole

www.gaspetrain.org

coalition@gaspetrain.org

Le train de passagers en Gaspésie : une ligne de vie

Depuis 1902, le train de passagers qui relie la Gaspésie au reste du Canada est un transport collectif **essentiel** pour la région et jouit d'une notoriété, au Canada et à l'étranger. À partir des années 80, le service se détériore continuellement et est finalement interrompu en 2013.

La Coalition demande au présent comité et au ministre des Transports de prendre action pour que cesse le manque de considération vécu par les voyageurs depuis les années 80. La Coalition a des pistes de solutions qui pourraient améliorer les services dans l'est du Canada.

L'agonie des gares commence en 1982. Malgré **80500 voyageurs**, en 84-85, 7 gares ferment sans considération pour leur rôle social. Par exemple, la gare de Maria ferme même si elle dessert le seul Hôpital de la Baie-des-Chaleurs. Des fermetures suivent en 1986, 2000 et en 2013, où il reste 5 gares.

En 1990, Via¹ passe de 7 allers-retours à 3 par semaine. L'achalandage diminue à 42000.

Février 2009, mois désastreux où seulement 5 trajets sur 12 se rendent à Gaspé. Les autres doivent tourner à New-Carlisle, à 175 km du terminus. Le 23, à 56 km de Montréal, les Gaspésiens doivent céder tous leurs wagons au train *Océan*² et partir en autobus pour **862 km.!!!**

En 2013, le *Chaleur* a moins de voitures-lits, pas de voiture restaurant, ni panoramique malgré environ 28000 passagers en 2011. Les voyageurs se sentent humiliés et très peu considérés.

Le 10 décembre 2011, les services sont suspendus de New-Carlisle à Gaspé suite à des problèmes sur un pont. Le 23 décembre, à la réception du rapport sur l'état des structures, Via demande un autre rapport et interrompt le service à partir de Matapédia. La reprise partielle se fera après 5 mois.

Août 2013 : Le service cesse à l'est de Matapédia pour des problèmes aux passages à niveau. Arrivé à Matapédia, le *Chaleur* est placé sur la voie d'évitement, les voyageurs doivent récupérer leurs bagages et marcher sur les rails jusqu'à la gare. Ils sont laissés à eux-mêmes et se sentent méprisés.

Le 23 août, Via précise que **le service reprendra entre Matapédia et New-Carlisle dès qu'elle aura l'assurance que les voies seront à nouveau sécuritaires**. À chaque rapport fourni, Via en demande un autre, même si les résultats sont concluants quant à la sécurité. Les exigences semblent plus élevées pour la Gaspésie que partout au Canada.

2016 : Le gouvernement du Québec propose un plan pour réparer les voies jusqu'à New-Carlisle et **Via s'engage à revenir dès que les travaux seront réalisés**.

¹ VIA : VIA Rail Canada

² L'*Océan* relie Montréal-Halifax et le *Chaleur* reliait Montréal-Gaspé et était attaché à l'Océan jusqu'à Matapédia où les trains se séparaient.

En 2017, malgré ses engagements, Via refuse le retour progressif ... par manque de ressources.

Dans l'est du Canada, le train gaspésien est absent, au Bas St-Laurent il passe au milieu de la nuit et il arrive fréquemment en retard à Halifax.

En 2025, tous les élus de la Gaspésie appuient le retour progressif.

En janvier, une demande d'accès à l'information à Via, nous apprend, qu'en 2024, un minimum de 2643 voyageurs sont des Gaspésiens qui parcourent des centaines de kilomètres pour rejoindre une gare. Un rapport du CISSS³ montre, qu'en 2024, plus de 10000 personnes se déplacent hors région pour recevoir des soins spécialisés. Le train était LE transport privilégié pour ces déplacements.ⁱ

Après 355 millions\$ investis, les rails sont prêts jusqu'à Port-Daniel-Gascons. À l'assemblée annuelle 2025, plusieurs questions portent sur le retour progressif en Gaspésie. Le président répond, que c'est « un problème logistique et qu'il ne veut pas ou ne peut pas faire marche arrière avec le train. »

Une pétition, de la Chambre des communes, récolte 3437 signatures provenant de 9 provinces et 46, hors Canada.

Depuis 40 ans, les voyageurs de la Gaspésie militent pour retrouver un service décent. Malgré une importante mobilisation, il n'y a pas d'engagement pour le retour progressif même si Via l'a offert jusqu'à New-Carlisle en 2012 et 2013.

Le 7 janvier 2026, le train de marchandises roule, pour la 1^{ère} fois depuis 2011, jusqu'à Port-Daniel-Gascons, où est le train de passagers?

La Gaspésie a besoin d'un train de passagers répondant aux besoins régionaux. Nous voulons un trajet Montréal-Port-Daniel-Gascons maintenant et Montréal-Gaspé, dans les plus brefs délais. Un train quotidien, de jour, qui arrête peu entre Montréal et Rivière-du-Loup, qui dessert le Bas St-Laurent, la Gaspésie et permet à l'*Océan* de faire moins d'arrêts dans les municipalités où il passe en pleine nuit. Si Via, pour des raisons logistiques, ne peut offrir le service, nous voulons un budget protégé et un projet-pilote, dès ce printemps, car la SCFG⁴ peut gérer le projet.

Merci de votre attention

Micheline St-Onge pour la Coalition

ⁱ «Achalandage 2024» document déjà transmis

³ CISSS : Centre intégré de santé et services sociaux (responsable des services santé et services sociaux en Gaspésie)

⁴ SCFG : Société de chemin de fer de la Gaspésie (Organisme sans but lucratif sous contrôle municipal responsable du développement et de l'entretien de la voie ferrée de Matapédia à Gaspé)