

Il faut absolument empêcher le débranchement de la Gaspésie

Par Jules Bélanger

*«... une nécessité pour le développement de cette partie du pays »
(Mgr F.-X. Ross au premier ministre du Canada, en janvier 1927).*

La menace gronde, imminente. Incroyable mais vraie ! On songe à démanteler la seule voie ferrée de la Gaspésie et à vendre les rails pour du vieux fer. Scandaleuse et désolante perspective ! Grave danger qu'il faut absolument conjurer afin de permettre à cette région de poursuivre la vitalisation de son économie.

Pour mesurer l'urgence de stopper un démantèlement aussi rétrograde et néfaste, il faut savoir quel énorme progrès ce fut pour la Gaspésie que l'avènement de son chemin de fer, il y a 94 ans. Il faut savoir combien la mise en place de cette artère vitale a coûté d'énergies, de représentations tenaces, d'espairs déçus et de recommencements. À l'automne de 1911, après une interminable saga multipliant sur plus de quarante ans les démarches, les pétitions, les promesses électorales, les faillites, les poursuites judiciaires et les coûteux scandales (qui ont même entraîné, en mars 1892, la chute du gouvernement libéral du Québec dont le premier ministre Honoré Mercier était député de Bonaventure), une première locomotive atteignait enfin Gaspé, reliant ainsi l'ensemble de la Gaspésie au réseau ferroviaire national. Désormais, ô merveille!, marchandises et passagers allaient pouvoir, en un seul jour, passer de Gaspé à Québec ou à Montréal et vice-versa.

L'ALÉNA et la déréglementation nationale : néfastes pour la Gaspésie

Nos gouvernements, à Ottawa et à Québec, ont signé l'Accord de libre-échange Nord-américain (ALÉNA) qui est entré en vigueur en 1994 et a entraîné certaines retombées économiques positives à travers le pays. Cependant, l'Accord a eu pour effet de freiner l'économie en certaines régions comme la Gaspésie. Ainsi, dans le cadre de cet Accord, en 1995, le gouvernement canadien a décidé de déréglementer le Canadien national, l'autorisant ainsi à se débarrasser de ses tronçons jugés insuffisamment rentables dont celui de la Gaspésie.

Dans la péninsule, comme en certaines autres régions du pays, l'entreprise privée prendra la relève et la nouvelle compagnie Chemin de fer de la Baie des Chaleurs offrira le service sur le tronçon reliant Matapédia à Chandler (146 milles) tandis que, en mars 1997, la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie, dont les villes de Grande-Rivière, Percé et Gaspé sont les principales actionnaires, recevra du gouvernement fédéral une aide de 3 M \$ lui permettant de maintenir le service entre Chandler et Gaspé (56 milles). En 2001, cette corporation et la Compagnie Chemin de fer de la Baie des Chaleurs signeront, avec les gouvernements de Québec et d'Ottawa, une nouvelle entente leur permettant de prolonger le même service pendant cinq ans moyennant une aide de 6 M \$ justifiée en

bonne partie par la perte de la clientèle de l'usine de papier de la compagnie Gaspesia de Chandler qui avait fermé ses portes en 1999. Jusqu'alors, 8 000 wagons de marchandises circulaient annuellement sur cette voie ferrée.

Les deux autres principaux clients du chemin de fer gaspésien allaient malheureusement connaître le même sort que la Gaspesia. La Fonderie Gaspé de Murdochville, en avril 2002 et la Smurfit-Stone de New Richmond, en août 2005. Mauvaise conjoncture pour les transporteurs en question ! Automatiquement, le transport des passagers est menacé puisque Viarail assure la liaison Gaspé-Montréal trois fois la semaine en louant le droit de passage sur les rails qu'on veut arracher et vendre pour du vieux fer. Le pire est à craindre.

Effectivement, voilà qu'à la mi-octobre 2005, la firme Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs dépose un avis d'abandon pour son tronçon Matapédia-Chandler. Échéance : janvier 2007. Devant cette menace de la disparition totale du service ferroviaire en Gaspésie, il faut, encore une fois, prendre le taureau par les cornes. Il faut empêcher ce démantèlement et assurer la poursuite d'un service vital, soit par les deux compagnies déjà en place, soit autrement. L'un des scénarios envisageables serait que soit étendue sur tout le territoire concerné la formule corporative déjà en place sur le tronçon Gaspé-Chandler, la compagnie d'intérêts privés de la Baie des Chaleurs ayant annoncé son intention de reprendre ses billes, et que l'État assume sa responsabilité en s'impliquant financièrement dans la réalisation de l'opération..

Pourquoi l'État doit-il intervenir?

L'État doit intervenir parce qu'il a la responsabilité du partage le plus équitable des richesses nationales et qu'il doit, à cette fin, soutenir financièrement les services essentiels au développement économique d'une région lorsque l'entreprise privée n'y parvient pas.

C'est le cas du service ferroviaire en Gaspésie. L'ALÉNA a eu pour effet de le paralyser, par conséquent, Ottawa et Québec doivent reconnaître le fait et assumer concrètement leurs responsabilités. Évidemment, il ne doit pas être question ici d'attendre que les besoins immédiats en transport de marchandises assurent la rentabilité de ce service. Ce serait mettre la charrue devant les bœufs puisque la santé des industries qui fonctionnent encore en Gaspésie de même que l'émergence et le développement de nouvelles industries exportatrices sont liés précisément à la présence de service ferroviaire.

La question qui se pose est celle-ci : Y a-t-il, à Ottawa et à Québec, une réelle volonté politique de stimuler le développement économique de la Gaspésie? Si oui, nos deux gouvernements ne devront pas hésiter à injecter dans le maintien du chemin de fer gaspésien les sommes nécessaires. Et combien d'argent faudra-t-il? Il faudra, pour permettre l'unification des deux tronçons, leur amélioration et leur entretien, à peu près 50 à 60 M \$ sur dix ans, soit à peine le coût de construction prévu pour 5 des 9 kilomètres de l'autoroute 30 devant relier St-Constant à Candiac pour la somme de 135 M \$.

Cependant, même dans l'hypothèse où il devrait s'avérer plus élevé, le coût de cette opération ne peut justifier ni l'abstention ni l'hésitation de nos gouvernements. Il y a ici un principe à respecter. Il s'agit ici d'un choix politique à faire, un choix politique dont la nécessité a été depuis longtemps proclamée et reconnue. Ainsi, retrouve-t-on les propos suivants, sous la plume de l'infatigable Bâtitteur de la Gaspésie, Mgr F.-X. Ross, dans une requête présentée, en janvier 1927, par des électeurs des comtés de Bonaventure et de Gaspé, à William Lyon Mackenzie-King, Premier ministre du Canada :

...le gouvernement se doit, pour rendre justice égale à toutes les parties du pays, de faire entrer dans le réseau du Canadien-National, les chemins de fer de Gaspé, suivant la conclusion de l'Honorable Carvell ... et suivant la recommandation de l'Honorable H.A. McKeown, président de la Commission des Chemins de fer, lequel dans son rapport du 20 janvier 1925, déclarait que, dans son opinion c'était « une nécessité pour le développement de cette partie du pays » .

... en justice le Gouvernement doit aussi considérer que la Gaspésie est la plus ancienne partie du pays, qu'elle a contribué par ses impôts au développement de toutes les autres parties du Dominion, qu'elle a supporté sa part du fardeau provenant de l'achat et des déficits des Chemins de fer Nationaux...

Est-il assez évident que ce ne serait pas, de la part de nos gouvernements, rendre justice à la Gaspésie que de permettre encore une fois à des fonctionnaires d'inventer, pour se donner bonne conscience dans le dossier du service ferroviaire en Gaspésie, des programmes-cataplasmes rétrogrades, démissionnaires, irresponsables et honteux comme on en a vu en 1993, lorsque, suite au moratoire sur les pêches, on a osé offrir jusqu'à 10,000 \$ par famille pour encourager l'exode des Gaspésiens vers la ville. Le programme précisait : « L'aide au déménagement permanent consistera en un versement de 5 000 \$ par participant et ses personnes à charge... » (Cf Document de Développement des ressources humaines du Canada intitulé, « La stratégie du poisson de fond de l'Atlantique », (LSPA), chapitre 7, article 7.8.9).

Le service ferroviaire en Gaspésie est, plus que jamais, nécessaire au développement économique de cette région. De plus, il relie au cœur du pays le port de Gaspé, l'un des plus beaux ports de mer naturels au monde, qui attend pour se développer que les écologistes et le niveau d'eau toujours plus bas du fleuve Saint-Laurent aient contraint les porte-conteneurs toujours plus gros à accoster dans ses eaux profondes pour confier leurs cargaisons aux transporteurs ferroviaires.

La décision politique qui s'impose ici pourra être annonciatrice d'un réveil attendu de nos gouvernements qui se dresseront enfin devant les lobbyistes tout-puissants des industries pétrolière et automobile, ces décideurs de l'arrière-scène politique qui n'en ont que pour leurs cotes boursières et le transport par camion, sans se soucier des dommages catastrophiques qu'ils infligent tant à notre environnement qu'à nos routes, ni des très graves entraves qu'ils opposent ainsi aux efforts du Canada visant à respecter l'entente de Kyoto.