

2m11.2790.2

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

11332806  
N.006

LA FONCTION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES RÉGIONAUX DANS LES  
RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES: LE CAS DE LA GASPÉSIE

par  
Marc-André Lavigne  
Département de Géographie  
Faculté des Arts et Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de maître ès sciences  
(M. Sc.) en Géographie

Août 2000  
© Marc-André Lavigne, 2000



2000.5.05

G  
59  
U54  
2000  
V.006

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

LA FONCTION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES RÉGIONAUX DANS LES  
RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES: LE CAS DE LA GASPÉSIE

par  
Marc-André Lavigne  
Département de Géographie  
Faculté des Arts et Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de maître ès sciences  
(M. Sc.) en Géographie



© Marc-André Lavigne, 2000  
Année 2000

**Page d'identification du jury**

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

La fonction des transports ferroviaires régionaux dans les régions périphériques :  
le cas de la Gaspésie

présenté par :

Marc-André Lavigne

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

M. Christopher Bryant (président du jury)

M. Claude Comtois (directeur de recherche)

M. Brian Slack (membre du jury)

Mémoire accepté le : *28 septembre 2000*

## Sommaire

*Sujet de l'étude :* Cette étude concerne les différentes fonctions des transports ferroviaires régionaux de la Gaspésie de même que les changements apportés au transport ferroviaire dans la région gaspésienne depuis l'arrivée des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

*Hypothèse de travail :* Les CFIL de la Gaspésie sont aptes à répondre aux besoins de l'économie locale et à assurer la mise en place d'un système de transport ferroviaire durable.

*Objectifs de cette étude :*

Cette étude vise à comprendre le problème du transport et particulièrement celui du transport ferroviaire en Gaspésie. Le premier objectif est de bien définir une région périphérique et d'identifier leur problématique de transport. Ceci, en exécutant une revue de la littérature sur le sujet.

Le second objectif est de comprendre, avec l'aide de données secondaires, le processus ayant conduit à la création des CFIL dans la région de la Gaspésie et d'évaluer les conséquences du changement de propriété qui avaient été prévues pour les tronçons et pour l'ensemble de la région.

Le troisième objectif de cette étude est d'étudier: 1) l'émergence des CFIL en Gaspésie; 2) le fonctionnement du transport ferroviaire en Gaspésie; 3) le trafic ferroviaire en Gaspésie; 4) le rôle des autorités locales de la Gaspésie dans la gestion du rail; et 5) la place du transport ferroviaire en Gaspésie. Ceci sera rendu possible par des entrevues en profondeur avec les responsables des CFIL, les maires de certaines municipalités et avec des préfets de MRC.

Un dernier objectif consiste à répondre aux questions suivantes : 1) la façon dont le fret y est organisé; 2) qui organise le fret; 3) la perception des



entrepreneurs privés et publics sur les transferts modaux possibles; 4) qui décide des moyens et des formes d'expéditions; 5) comment est prise une décision corporatiste; 6) quel quantité de flux de marchandises locales et régionales est déterminée et contrôlée de l'extérieur; 7) quels sont les avantages comparatifs entre les différents modes de transport; et 8) quel sont les éléments dans la chaîne de transport logistique qui rend les CFIL intéressants. L'analyse des résultats d'entrevues est utilisée pour répondre à ces questions.

*Résultats et conclusions générales de l'étude :*

Cette étude a permis de constater que malgré le fait que le CN ne soit plus propriétaire des tronçons ferroviaires, il occupe toujours une très grande place au niveau du transport ferroviaire régional. Ainsi, la plupart des entreprises utilisant le chemin de fer comme mode d'expédition de leurs produits, n'ont pas remarqué de grandes différences entre le service qui était offert par le CN et celui qui est maintenant offert par les CFIL.

L'hypothèse de départ a donc été infirmée puisque la présence des CFIL ne semble pas avoir apporté d'importants changements au niveau des expéditions ferroviaires en Gaspésie. Ainsi, ils ne sont pas plus aptes que le CN à répondre aux besoins de l'économie locale et à assurer la mise en place d'un système de transport durable.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1: LE PROJET</b> .....	<b>2</b>
1.1) CONTEXTE.....	2
1.1.1) <i>Les changements dans le domaine des transports canadien et québécois</i> .....	3
i) <i>Le transport maritime</i> .....	4
ii) <i>Le transport aérien</i> .....	4
iii) <i>Le transport ferroviaire</i> .....	6
iv) <i>Le camionnage</i> .....	7
1.1.2) <i>L'impact sur la région de la Gaspésie</i> .....	10
1.2) PROBLÉMATIQUE DU PROJET .....	16
1.3) CADRE THÉORIQUE ET HYPOTHÈSE DE RECHERCHE .....	17
1.4) MÉTHODOLOGIE .....	19
<b>CHAPITRE 2: REVUE DE LA LITTÉRATURE</b> .....	<b>22</b>
2.1) LES TRANSPORTS EN RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES.....	24
2.2) TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....	29
2.3) LA RESTRUCTURATION CONTEMPORAINE DU TRANSPORT FERROVIAIRE .....	34
2.4) LES TRANSPORTS EN GASPÉSIE .....	37
CONCLUSION.....	40

### **CHAPITRE 3: LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN GASPÉSIE DEPUIS 1990...41**

3.1) LES CONDITIONS CONTEMPORAINES DU DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER .41	41
3.2) L'ÉMERGENCE DES CFIL AU QUÉBEC.....45	45
3.3) LES CFIL EN GASPÉSIE.....47	47
CONCLUSION.....53	53

### **CHAPITRE 4: LA RESTRUCTURATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN GASPÉSIE .....56**

4.1) L'ÉMERGENCE DES CFIL .....56	56
4.2) LE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN GASPÉSIE .....59	59
<i>i) Stratégies utilisées pour rentabiliser les CFIL .....64</i>	64
<i>ii) Façon dont les CFIL se sont adaptés aux besoins des entreprises locales .66</i>	66
<i>iii) Différences entre les modes de fonctionnement et de gestion du CN et des CFIL .....67</i>	67
4.3) LE TRAFIC FERROVIAIRE EN GASPÉSIE .....68	68
<i>i) Raisons poussant les entreprises à utiliser le chemin de fer plutôt que les autres modes de transport .....72</i>	72
<i>ii) Les proportions dans lesquelles les entreprises de la Gaspésie utilisent le chemin de fer .....74</i>	74
<i>iii) Évaluation du service offert par les CFIL par rapport à celui qu'offrait le CN76</i>	
4.4) LE RÔLE DES AUTORITÉS LOCALES.....76	76
4.5) LA PLACE DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN GASPÉSIE.....78	78
CONCLUSION.....80	80

### **CONCLUSION .....82**

1) L'IMPACT DES CFIL SUR LA RÉGION DE LA GASPÉSIE.....83	83
<i>i) La façon dont le fret y est organisé? .....83</i>	83

ii) <i>Qui organise le fret?</i> .....	83
iii) <i>La perception des entrepreneurs privés et publics sur les transferts modaux possibles?</i> .....	84
iv) <i>Qui décide des moyens et des formes d'expéditions?</i> .....	84
v) <i>Comment est prise une décision corporatiste?</i> .....	85
vi) <i>Quel quantité de flux de marchandises locales et régionales est déterminée et contrôlée de l'extérieur?</i> .....	86
vii) <i>Quels sont les avantages comparatifs entre les différents modes de transport?</i> .....	86
viii) <i>Quel sont les éléments dans la chaîne de transport logistique qui rend les CFIL intéressants?</i> .....	87
2) <b>CONDITIONS ACTUELLES DU TRANSPORT EN GASPÉSIE</b> .....	87
3) <b>CONDITIONS ACTUELLES DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN GASPÉSIE</b> .....	88
4) <b>LES OPPORTUNITÉS ET LES PROBLÉMATIQUES DES CFIL DE LA GASPÉSIE</b> .....	89
i) <i>Les opportunités</i> .....	89
ii) <i>Les problématiques</i> .....	90
5) <b>APTITUDES DES CFIL À RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA GASPÉSIE</b> .....	91
6) <b>LE MAINTIEN DES CFIL EN RÉGION PÉRIPHÉRIQUE</b> .....	92
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>95</b>
<b>ANNEXE 1: LISTE DES PERSONNES INTERROGÉES</b> .....	<b>105</b>
<b>ANNEXE 2: QUESTIONNAIRES D'ENTREVUES</b> .....	<b>109</b>

## Tableaux et Graphiques

<b>Tableau 1.1:</b> Projets de transferts de lignes ferroviaires par province canadienne contenus dans les premiers plans triennaux du CN et du CP, 1996.....	6
<b>Tableau 1.2:</b> Chemins de fer secondaires formés au Canada en 1996.....	7
<b>Graphique 1.1:</b> La distribution modale des échanges de marchandises canadiennes avec les États-Unis et le Mexique, 1995-96.....	9
<b>Graphique 1.2:</b> Comparaison modale des coûts de transport par unité de marchandise .....	9
<b>Graphique 1.3:</b> Évolution démographique de la Gaspésie et du Québec, 1971-1999.....	11
<b>Tableau 2.1:</b> Revue de la littérature.....	23
<b>Tableau 3.1:</b> Chargements ferroviaires de marchandise au Canada, 1998.....	44
<b>Tableau 3.2:</b> Liste des CFIL au Québec, 1998.....	46
<b>Tableau 3.3:</b> Principaux clients du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs, 1999.....	48
<b>Tableau 3.4:</b> Clients et volume potentiel de fret de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie(1998-2002).....	49
<b>Graphique 4.1:</b> Les opérations des chemins de fer d'intérêt local en Gaspésie, 1999.....	60
<b>Tableau 4.1:</b> Distribution modale des principales expéditions de marchandise à l'extérieur de la Gaspésie, 1999.....	70

## Cartes

<b>Carte 1.1:</b> Les divisions administratives en Gaspésie, 2000.....	13
<b>Carte 1.2:</b> Les principales routes de la Gaspésie, 2000.....	14
<b>Carte 1.3:</b> Le développement des chemins de fer en Gaspésie, 1876-1911...	15
<b>Carte 3.1:</b> Localisation des principaux tronçons ferroviaires en Gaspésie, 2000.....	43
<b>Carte 3.2:</b> Localisation du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs et de ses principaux clients, 2000.....	50
<b>Carte 3.3:</b> Localisation du Chemin de Fer de la Côte Est du Nouveau-Brunswick et du Chemin de Fer de la Vallée de la Matapédia.....	51
<b>Carte 3.4:</b> Localisation de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie et de ses principaux clients, 2000.....	52
<b>Carte 3.5:</b> Localisation du Chemin de Fer de Matane et du Golfe, 2000.....	55

## Remerciements

Dans un premier temps, je désire remercier M.M. Claude Comtois et Brian Slack, directeur et co-directeur de cette recherche, pour leurs précieux conseils qui m'ont aidé tout au long de la rédaction de ce travail.

Je désire également remercier les autres membres de l'équipe faisant partie du projet de recherche sur la restructuration des transports en région périphérique. Je remercie aussi le fonds FCAR pour le soutien financier qui a rendu possible la réalisation de cet ouvrage.

Je désire aussi remercier mes parents pour leur appui tant financier que moral. Finalement, je tiens à remercier Joe, Ginette, Claude, Oscar, Nino et Charles qui, avec leurs œuvres magistrales, m'ont permis de vivre de merveilleux moments tout au long des trois dernières années.

# Chapitre 1

## Le projet

### 1.1) Contexte

Dans la plupart des pays du monde, les différents niveaux de pouvoir sont très éclatés, lourds, coûteux et souvent inefficaces. Pour ces raisons, les gouvernements se dégagent de plus en plus de la construction, de l'entretien et de la gestion des infrastructures et des différentes entreprises dont ils sont les propriétaires. On assiste donc à d'importants changements et "l'ampleur des mutations du contexte international, au cours de la dernière décennie, pose en termes nouveaux la question du rôle des États en économie de marché, et met au premier plan celle d'une refonte du champ et de la nature des entreprises publiques" (Voisin, 1995). Ainsi, on voit dans plusieurs pays, des opérations de privatisation ou à tout le moins, on assiste à certains changements organisationnels des entreprises publiques qui sont de moins en moins nombreuses.

Les infrastructures de transport ne font pas exception à cette règle et les différents paliers gouvernementaux tentent de les rentabiliser en appliquant le principe de l'utilisateur - payeur ou tout simplement en les privatisant. Dans certains cas, on refile aux régions les différentes infrastructures de transport (ports, aéroports et certains chemins de fer) non rentables en refusant toutefois de modifier les conditions dans lesquelles les différentes autorités locales peuvent contrôler ces infrastructures. Or, dans plusieurs cas, les régions n'ont pas les moyens d'entretenir et de gérer efficacement les infrastructures qu'on tente de leur refiler et on assiste donc à l'abandon de certaines lignes ferroviaires, maritimes et aériennes. Avec la cessation de plusieurs subventions publiques aux régions, ces abandons sont de plus en plus nombreux.



### *1.1.1) Les changements dans le domaine des transports canadien et québécois*

Le Canada, comme c'est le cas pour plusieurs pays, doit s'adapter au nouveau contexte international axé sur la libéralisation des échanges où les industries doivent développer de nouvelles technologies qui permettent de répondre aux meilleurs coûts possibles aux nouveaux besoins du marché. L'industrie du transport doit aussi s'adapter à ce nouveau contexte international.

Ici, l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE) datant de 1989 et plus récemment l'accord de libre-échange nord-américain (ALENA) qui comprend aussi le Mexique et qui est entré en vigueur en 1994, visaient à éliminer la plupart des entraves au commerce de biens et services entre ces pays. Cependant, l'ALENA au contraire de l'ALE, comprend des dispositions sur la libéralisation des services de transport ou services qui sont connexes, à l'exception du cabotage. En ce qui a trait au transport aérien de passagers, c'est le traité de l'"Open sky" entre le Canada et les États-Unis qui le régleme (Gaudet et al., 1995).

Ces accords, en libéralisant les échanges, devraient engendrer un accroissement du commerce entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Cependant, le mode de transport qui devrait profiter le plus de ces accords est le camionnage. Ainsi, les firmes de transport canadiennes doivent maintenant faire face à la compétition des transporteurs américains et mexicains. Dans un tel contexte, plusieurs motifs président à la création d'entreprises de transport à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Aussi, les gouvernements fédéral et provinciaux se départissent de plus en plus de leurs différentes infrastructures et compagnies de transport. A titre d'exemple, le gouvernement canadien a aboli en 1995, la subvention de 26.5 millions de dollars versée au transport de marchandises dans l'Est du Québec (Turgeon, 1995). Également, ce gouvernement a mis sur pied un programme de commercialisation et de cession des ports, échelonné sur six ans (1996-2002) visant à léguer aux

provinces, aux municipalités, à des groupes d'utilisateurs ou encore au secteur privé ses ports régionaux et locaux

*i) Le transport maritime*

Concernant le transport maritime, le gouvernement canadien tente de se départir de plusieurs ports soit en les vendant à des sociétés privées ou en les refilant à des autorités locales, régionales ou provinciales. Cette politique de vente des infrastructures portuaires, fait partie intégrante de la loi maritime du Canada (loi C-44 adoptée en décembre 1997) et elle vise à faire en sorte que " l'infrastructure et les niveaux de services répondent plus concrètement aux besoins des utilisateurs et à accroître la commercialisation des services maritimes " (Transports Canada, 1997). Pour arriver à ces fins, le gouvernement canadien tente de remodeler son réseau portuaire actuel dont les principaux ports (Halifax, Montréal, Vancouver, etc.) sont la propriété de Ports Canada et dont les autres ports sont détenus par des Commissions Portuaires, par Transports Canada et par le Ministère des Pêches et des Océans.

Selon la structure portuaire proposée, les plus importants ports canadiens seraient regroupés en Administrations Portuaires Canadiennes (APC), alors que les ports régionaux ou locaux seraient cédés à des organismes tel des gouvernements provinciaux, des gouvernements municipaux, des organismes communautaires, des intérêts privés et dans certains cas, d'autres ministères fédéraux. La cession de ces ports régionaux et locaux a débuté en 1996 avec la cession de 12 ports de traversiers à la province de Terre-Neuve, 47 installations portuaires de l'Arctique à la Garde côtière canadienne, 12 ports de pêche et de plaisance au Ministère des Pêches et des Océans et de 7 ports à des intérêts locaux (Transports Canada, 1997).

## *ii) Le transport aérien*

En ce qui a trait au transport aérien, le gouvernement canadien se départit également de certains services et infrastructures. Par exemple, la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* promulguée en novembre 1996, autorisait la cession du droit de propriété et de la gestion des services canadiens de navigation aérienne à un organisme sans but lucratif, Nav Canada. En ce qui a trait aux infrastructures, le gouvernement canadien compte se départir de la plupart de ses aéroports. Cette volonté de cession des aéroports fait partie de la Politique nationale des aéroports qui fut annoncée en juillet 1994 et qui vise différentes catégories d'aéroports.

Tout d'abord, cette loi vise le Réseau national d'aéroports (RNA) qui comprend les aéroports situés dans les capitales nationale, provinciales et territoriales, de même que les aéroports où transigent au moins 200 000 passagers annuellement. En 1996, dans le rapport annuel de Transport Canada, le gouvernement prévoit garder la propriété des 24 installations de cette catégorie mais en cédant leur exploitation à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif. Cette loi vise ensuite les aéroports régionaux et locaux. Les aéroports de cette catégorie qui sont au nombre de 69, et qui traitent moins de 200 000 passagers annuellement, sont offerts à des gouvernements provinciaux et locaux, à des commissions aéroportuaires, à des entreprises du secteur privé ou à des groupes particuliers. Pour ce qui est des petits aéroports et des aéroports satellites qui ne traitent pas de service de passagers réguliers, ils sont cédés à des intérêts locaux depuis le 31 mars 1997 (Transports Canada, 1997). La loi vise finalement les aéroports éloignés, de même que les aéroports de l'Arctique.

iii) *Le transport ferroviaire*

Pour ce qui est du transport ferroviaire, l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1996 de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada* (LTC) a considérablement changé le processus de rationalisation des lignes de chemin de fer de manière à favoriser les ventes à de nouveaux exploitants qui devraient exploiter les lignes selon des principes commerciaux. Cette nouvelle loi oblige les compagnies ferroviaires à se plier à certaines règles et à certaines exigences législatives avant de procéder à l'abandon, à la vente ou au transfert de lignes ferroviaires. Peu après l'entrée en vigueur de la LTC, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) ont publié des plans triennaux de rationalisation (tableau 1.1).

**TABLEAU 1.1**

PROJETS DE TRANSFERT DE LIGNES FERROVIAIRES PAR PROVINCE  
CANADIENNE CONTENUS DANS LES PREMIERS PLANS TRIENNAUX DU CN ET  
DU CP, 1996.

	Lignes abandonnées (km)	Lignes transférées (km)
Colombie-Britannique	-	262
Alberta	386	601
Saskatchewan	412	59
Manitoba	702	231
Ontario	791	1 253
Québec	258	1 051
Nouveau-Brunswick	-	12
Nouvelle-Écosse	-	-
Total	2 549	3 469

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada*, 1996

Pendant la première moitié de 1996, environ 480 kilomètres de voies ont été abandonnées en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et 19 kilomètres de voies ont été transférées du CN à la compagnie ontarienne Waterloo - St.-Jacobs Railway. Pendant la seconde moitié de cette même année, près de 853 kilomètres de

voies (dans l'ouest canadien) furent abandonnées. Ces voies étaient désignées à des fins d'abandon obligatoire à l'annexe IV de la LTC. Pour ce qui est des transferts de ligne pendant cette période, ils ont totalisé 1 013 kilomètres (tableau 1.2). Depuis l'adoption de la LTC, presque autant de chemins de fer de type secondaires (qui sont passés d'un exploitant majeur comme le CN ou le CP à un exploitant local) ont été formés qu'au cours des 10 années précédentes (Transports Canada, 1997).

**TABLEAU 1.2**  
**CHEMINS DE FER SECONDAIRES FORMÉS AU CANADA EN 1996.**

Chemin de fer	Transféré du	Province	Km
L'Original (Railtex)	CN	Ontario	33
Chemin de fer Baie des Chaleurs	CN	Québec	235
Ottawa Valley RailLink	CP	Ontario	550
Québec Southern (Iron Road)	CP	Québec	195
Total			1 013

Source: Transports Canada, Les transports au Canada, 1996

#### *iv) Le camionnage*

Finalement, au cours des dernières années, certains changements et certaines lois ont eu une influence sur le camionnage au Canada. Parmi ces changements, on peut considérer l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports routiers* (LTR). Cette loi a démantelé le système de réglementation économique existant et l'a remplacé par un système réglementaire fondé sur la sécurité. Comme autre changement ayant eu un impact important sur le camionnage, on peut mentionner l'*accord de libre-échange nord-américain* (ALENA). Les pays signataires de cet accord, ont en effet établi des mécanismes pour traiter de l'harmonisation des normes de transport routier et faciliter le commerce entre pays au moyen du transport terrestre de surface. De plus, au Canada, un accord sur le commerce intérieur est entré en vigueur en 1994 et ce, afin de concilier les normes et les règlements provinciaux sur le transport routier.

Outre les différentes lois et les nouvelles règles qui sont venues s'appliquer au camionnage, ce mode de transport a aussi été touché par des alliances, des fusions et des acquisitions. Ces alliances ou ces fusions entre les transporteurs leur permettent d'étendre leurs opérations et leurs services à l'intérieur d'une même province ainsi qu'à d'autres régions du pays. De plus, les transporteurs canadiens accèdent de plus en plus à l'ensemble du marché nord américain par le biais d'alliances avec des transporteurs déjà établis aux États-Unis.

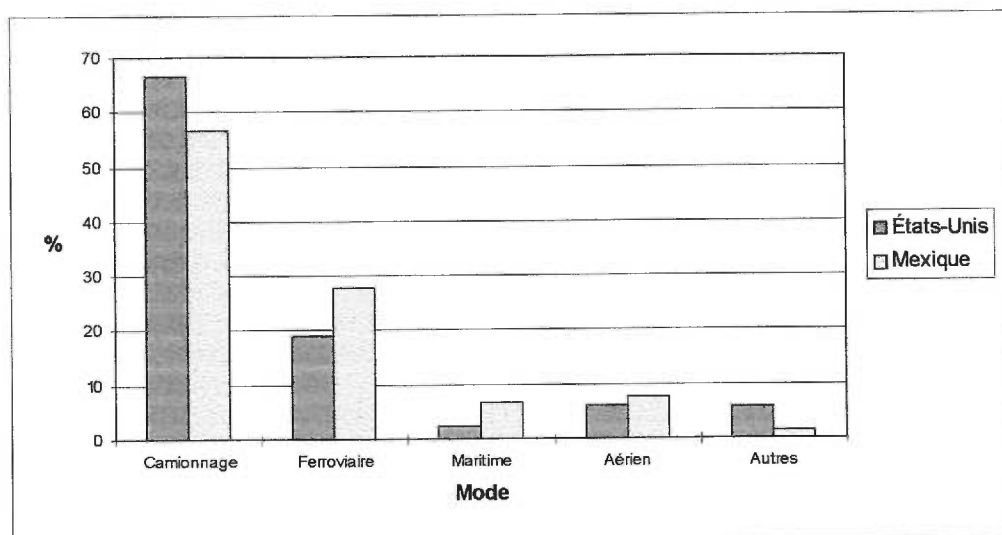
Le mode de transport le plus utilisé pour les échanges du Canada avec les États-Unis et le Mexique est le camionnage (graphique 1.1). En effet, l'amélioration constante du système routier a permis au camionnage de prendre une part de plus en plus importante du transport de marchandise et ce, au détriment du transport par chemin de fer et par cabotage. A titre d'exemple, les producteurs de la région atlantique canadienne se sont tournés vers les marchés extérieurs et particulièrement vers celui des États-Unis (Abbott et al, 1994). Ainsi en 1993, le transport par camion comptait dans l'agglomération de Québec, pour plus de 62 % de la valeur des marchandises totales exportées vers les États-Unis (Gaudet et al, 1995).

Également, on peut attribuer une partie du succès du transport par camion au fait que ce mode est plus flexible que le chemin de fer ou encore que le cabotage. Le camion permet de prendre la marchandise directement de son point d'origine pour l'expédier sans transfert modal à son point de destination. L'un des autres avantages que représente le transport par camion provient du fait que l'entretien du réseau n'est pas directement la responsabilité de l'utilisateur comme c'est le cas pour les utilisateurs du chemin de fer ou des ports. De plus, on peut ajouter à cela que le camion représente un net avantage concernant les coûts pour le transport sur courte distance (graphique 1.2), de même que pour le transport rapide de produits manufacturés.

Les modes de transport présentent différentes courbes de coûts. La route, le rail et le transport maritime ont les fonctions C1, C2 et C3, respectivement. Alors que la route démontre des coûts plus faibles pour de courtes distances, les

### GRAPHIQUE 1.1

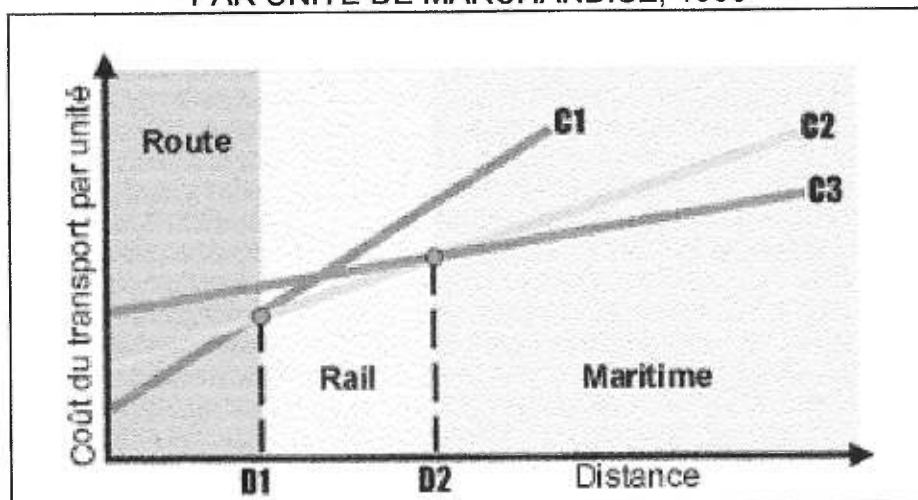
LA DISTRIBUTION MODALE DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES CANADIENNES AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 1995-96



Source: Transports Canada, 1997

### GRAPHIQUE 1.2

COMPARAISON MODALE DES COÛTS DE TRANSPORT PAR UNITÉ DE MARCHANDISE, 1998



Source : Rodrigue et al, 1998



coûts augmentent plus rapidement que ceux du transport ferroviaire et du transport maritime lorsque les distances sont plus grandes. A partir du point D1, il devient plus profitable d'utiliser le rail que la route, tandis qu'à partir du point D2 le transport maritime devient plus avantageux. Le point D1 est généralement localisé entre 500 et 750 km de son origine et le point D2 autour de 1 500 km (Rodrigue et al, 1998).

### *1.1.2) L'impact sur la région de la Gaspésie*

Ces mutations dans le système de transport affectent particulièrement les régions périphériques. Au Canada, plusieurs régions connaissent des problèmes reliés à l'isolement, la marginalisation et l'abandon : la Colombie-Britannique, Terre-Neuve, le Nord de l'Ontario, la région de Cap Breton, etc. Partout le concept d'écoumène et d'arrière-pays est remis en question. Ainsi, cette étude portera sur la région de la Gaspésie, parce qu'elle illustre très bien ces problèmes.

La situation des transports dans la région de la Gaspésie, est d'une certaine façon, différente de celle qui prévaut dans les régions plus urbaines du Québec comme Montréal et Québec. Cette différence peut être due à plusieurs facteurs : la géographie physique du territoire, son poids démographique décroissant (graphique 1.3), sa faible densité démographique (5.06 habitants par km<sup>2</sup>), l'absence de grandes entreprises produisant des biens à échanger avec l'extérieur et la restructuration qui affecte les transports en région depuis quelques années.

Le transport en Gaspésie s'est effectué pendant longtemps le long du littoral. L'utilisation du transport maritime fût facilitée par la position géographique du territoire (fleuve Saint-Laurent au nord, Baie-des-Chaleurs au sud, Océan Atlantique à l'est) (Carte 1.1). Le secteur maritime conservera encore quelque temps sa prédominance dans la région puisque le développement économique entraîne la construction d'aménagements portuaires au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie durant la



période 1880–1890 (Bélanger et al, 1981). De plus, plusieurs secteurs d'activités tels les pêches et l'agriculture cessent pendant l'hiver et ne sont donc pas affectées par le répit hivernal.

### GRAPHIQUE 1.3

#### ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA GASPÉSIE ET DU QUÉBEC, 1971-1999

Année	1970	1976	1981	1986	1991	1996	1999
Gaspésie	115 885	114 625	115 032	115 050	108 190	106 757	103 799
Variation (%)	-	- 1.09	+ 0.36	+ 0.02	- 5.96	- 1.32	- 2.77
Québec	6 027 720	6 234 450	6 438 403	6 733 782	7 064 735	7 274 019	7 345 390
Variation (%)	-	+ 3.43	+ 3.27	+ 4.59	+ 4.91	+ 2.96	+ 0.98

Source: Institut de la statistique du Québec, 2000.

Concernant le transport routier, il n'y avait au début du siècle, que de petites routes qui servaient à relier les villages entre eux, mais il n'y avait pas de véritable lien intra-régional. Il fallut attendre en 1928 avant de voir la réalisation d'une œuvre routière pour l'ensemble de la région. Cette œuvre routière était une route qui ceinturait la région (l'actuel route 132) et reliait entre eux les villages le long des côtes (Carte 1.2). Cependant, l'intérieur du territoire reste encore très peu lié avec le reste de la région.

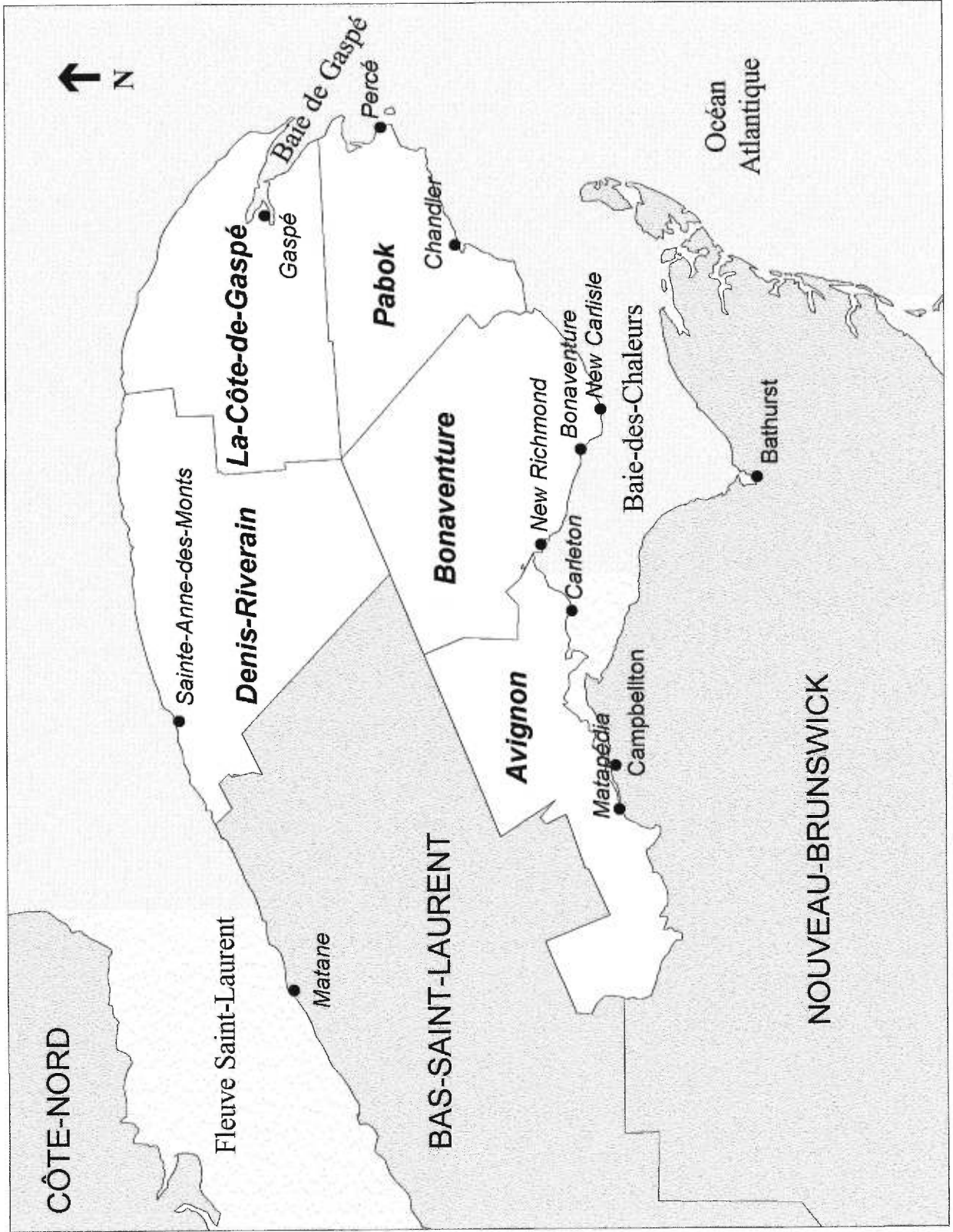
Ce n'est qu'en 1876 qu'on a vu apparaître les premiers trains sur le territoire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (le tronçon construit en 1860, s'arrêtant à Rivière du Loup). Cette première ligne suivait la vallée de la Matapédia de l'estuaire du Saint-Laurent à Restigouche au Québec et avait pour but de joindre Halifax en Nouvelle-Écosse via Mont-Joli et Matapédia au Québec. Entre 1892 et 1896, on a construit la voie ferrée entre Matapédia et New Carlisle. De 1905 à 1911 on a prolongé la voie

qui se terminait à New Carlisle pour l'acheminer jusqu'à Gaspé. Finalement, en 1910 la compagnie Canada and Gulf Terminal construisit une ligne entre Mont-Joli et Matane (carte 1.3) (Fortin et al, 1993).

Cette implantation progressive du réseau ferroviaire a permis l'accès à de nouvelles ressources naturelles et à leurs dérivés. Ce mode de transport a l'avantage par rapport au cabotage, de pouvoir acheminer, douze mois par années, diverses marchandises sur de longues distances mais les tarifs ferroviaires de cette époque pouvaient difficilement concurrencer pendant l'été ceux des services de cabotage (Fortin et al, 1993). Le transport ferroviaire s'est adapté à la situation et c'est à l'arrivée de la concurrence engendrée par la voie maritime du Saint-Laurent, du réseau routier et des pipelines que d'importants changements sur la façon de desservir la clientèle ferroviaire sont survenus.

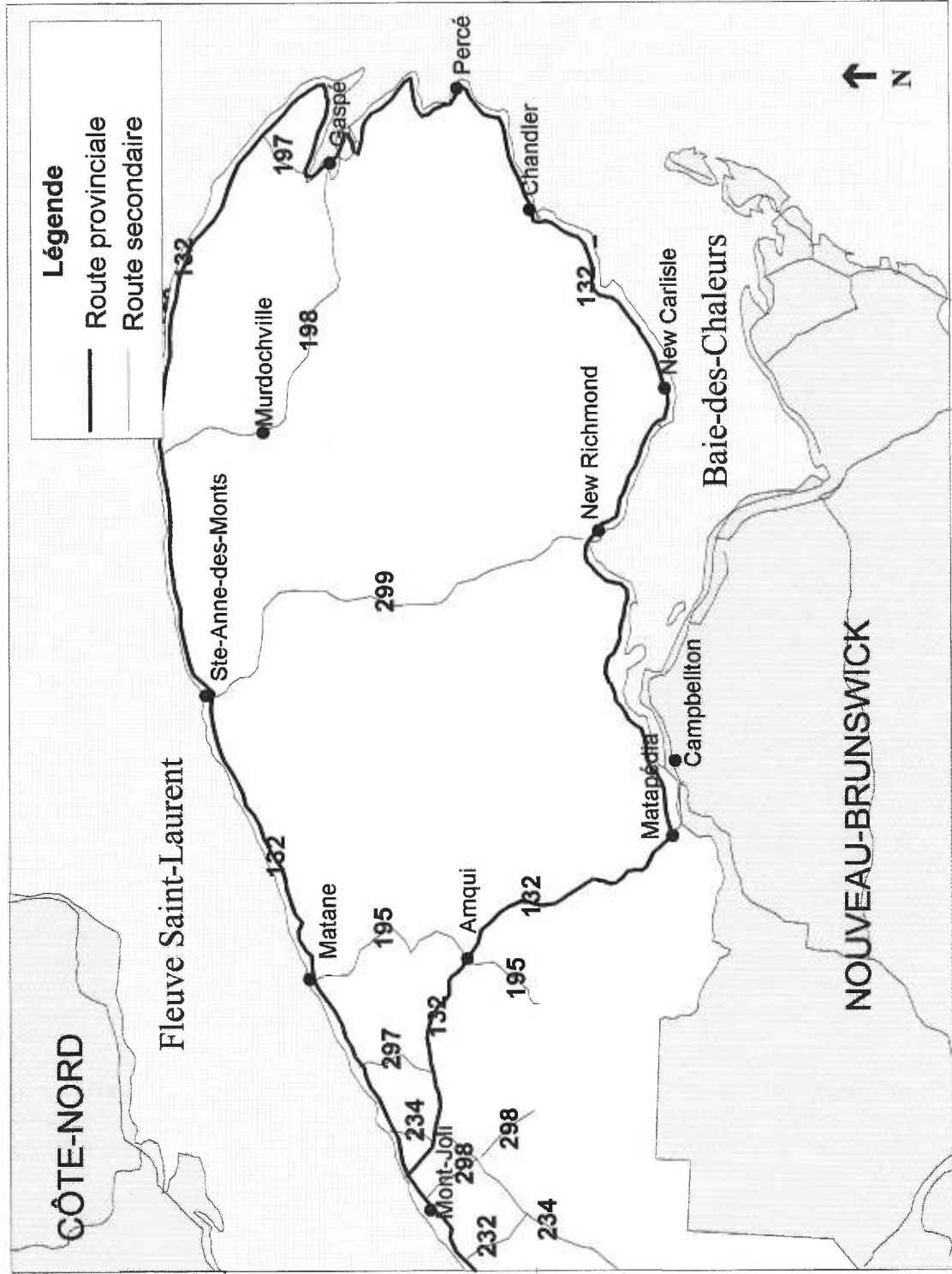
La privatisation du Canadien National menace d'accroître l'isolement de la péninsule en raison de la décision du CN de se départir de sa voie ferrée entre Matapédia et Gaspé après avoir abandonné le service de fret entre Chandler et Gaspé. Cette situation menace également la survie du transport des passagers jusqu'à Gaspé puisque Via Rail utilise les voies du CN. Par ailleurs, l'abolition du Plan de l'Est du gouvernement canadien et des programmes de subventions au transport des gouvernements canadien et québécois accroît le coût des produits régionaux destinés au marché de l'exportation. Il semble qu'en Gaspésie, les entreprises soient condamnées de plus en plus à la seule utilisation du réseau routier pour leurs échanges avec l'extérieur.

**Carte 1.1** Les divisions administratives en Gaspésie, 2000

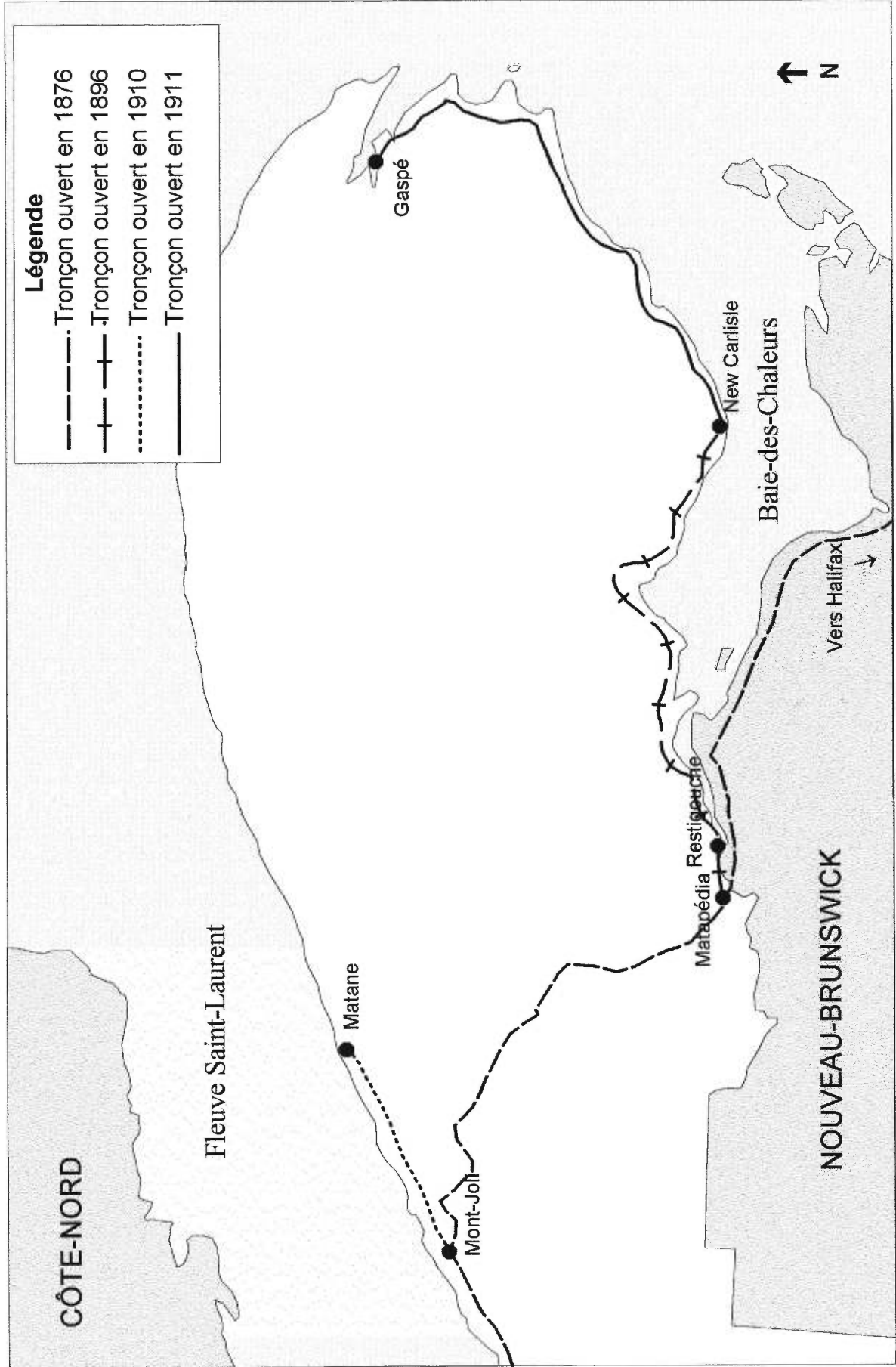


Marc-André Lavigne, Université de Montréal, 2000

**Carte 1.2** Les principales routes de la Gaspésie, 2000



**Carte 1.3** Le développement des chemins de fer en Gaspésie, 1876-1911



## 1.2) Problématique du projet

Récemment, plusieurs événements bouleversent le système de transport en Gaspésie. Les gouvernements fédéral et provincial tentent de se départir de certaines infrastructures de transport. Ces infrastructures routières, portuaires, ferroviaires et aéroportuaires sont souvent déficitaires. Les déficits engendrés par ces infrastructures peuvent être attribuables à leur faible utilisation. La Gaspésie compte peu d'entreprises et la plupart des entreprises qui s'y trouvent n'utilisent qu'un seul mode de transport. Ainsi, il devient plus difficile de rendre viable à long terme les ports, les aéroports, les chemins de fer et les routes.

Ceci est particulièrement vrai pour les grandes compagnies ferroviaires canadiennes (CN et CP) en Gaspésie. En effet, ces deux entreprises ferroviaires veulent concentrer leurs opérations sur un réseau nord - sud où se multiplient les échanges avec les États-Unis plutôt que sur un réseau est - ouest. Par conséquent, une région périphérique comme la Gaspésie est délaissée par ces grandes compagnies qui désirent y vendre leur réseau.

Malgré que ces infrastructures de transport soient souvent sous utilisées et parfois même déficitaires, elles n'en demeurent pas moins importantes pour la région. En effet, la présence d'un port ou d'un chemin de fer relié aux plus importants réseaux ferroviaires, exerce une influence sur les entreprises dans leur choix de localisation. Cette situation a entraîné plusieurs groupes, entreprises et organismes régionaux à se porter acquéreurs de ces infrastructures afin d'en éviter la fermeture ou le démantèlement.

Ainsi, plusieurs tronçons du CN et du CP sont devenus des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). Considérant que ces derniers se trouvent dans une région où l'on compte peu d'entreprises susceptibles d'utiliser le train pour l'acheminement de ses produits, les responsables des CFIL doivent donc trouver des moyens pour inciter les entreprises de la région à faire usage du chemin de

fer. De plus, le faible poids démographique de la Gaspésie rend difficile le maintien d'un service ferroviaire de passagers. Plusieurs régions périphériques au Canada possédant un chemin de fer doivent vivre avec la menace d'un éventuel abandon ou démantèlement de ce dernier.

### **1.3) Cadre théorique et hypothèse de recherche**

Le système de transport d'une région périphérique se caractérise souvent par certaines carences au niveau du service et des infrastructures et le maintien en place du service et de certaines infrastructures y est souvent remis en question (Simon, 1996).

En Gaspésie, le chemin de fer qui longe le sud de la péninsule, le long de la Baie-des-Chaleurs, néglige les habitants et les entreprises du nord de la Gaspésie qui sont limités à la seule utilisation de la route pour leurs déplacements. Par ailleurs, les menaces constantes d'abandon et de démantèlement de certaines portions du réseau lui confèrent des caractéristiques d'un système de transport périphérique.

Dans les régions comme la Gaspésie où la menace d'abandon ou de fermeture de certaines liaisons avec les régions centres est constamment présente, le concept de transport durable prend une importance particulière. Comme c'est le cas pour le concept de développement durable, celui de transport durable réfère très souvent à l'harmonisation des systèmes de transport et de l'environnement (Black, 1996). Toutefois, la notion de durabilité peut aussi être considérée d'un point de vue économique et social (Pearce et Warford, 1993).

Les auteurs Greene et Wegener (1997) identifient six facteurs pour la mise en place d'un système de transport durable: 1) la durabilité technique de l'infrastructure, 2) l'offre de service adaptée aux besoins futurs en déplacement, 3)



la continuité du service après la construction de l'infrastructure, 4) la préservation des écosystèmes, 5) l'intégration des besoins en transports des générations futures et 6) l'équité entre les générations.

Afin de desservir l'ensemble de la population et des entreprises ciblées, les systèmes de transport doivent être en mesure d'être flexible et de s'adapter rapidement aux différentes demandes des usagers. La flexibilité et l'adaptation aux différents changements sociaux, économiques et techniques assure une plus grande durée de vie aux différents systèmes de transport (Button et Nijkamp, 1997). Il importe donc pour les responsables des CFIL gaspésien, d'adapter leur service aux besoins spécifiques de la région.

En Gaspésie, certains tronçons ferroviaires appartenant autrefois au CN ont été vendu à des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). A la lumière de ce qui précède, nous émettons l'hypothèse selon laquelle les CFIL de la Gaspésie sont aptes à répondre aux besoins de l'économie locale et à assurer la mise en place d'un système de transport ferroviaire durable.

Les Chemins de fer d'intérêt local sont tout simplement des chemins de fer qui sont gérés localement. Dans la présente étude, ces CFIL sont les *Chemins de fer de la Baie-des-Chaleurs* (CFBC) et la *Coopération des chemins de fer de la Gaspésie* (CCFG).

Pour ce que est des besoins de l'économie locale en matière de transport, ce sont des infrastructures et des services de transport ferroviaires qui permettent aux entreprises locales d'exporter ou d'importer efficacement.

Les zones cibles de la région de la Gaspésie sont les différentes MRC et les principales villes ou villages où passe un des deux CFIL de la présente étude. Les MRC sont: 1- Avignon, 2- Bonaventure, 3- Pabok et 4- La-Côte-de-Gaspé. Pour ce qui est des principaux villages ou villes ce sont: 1- Matapédia, 2- Carleton 3- New



Richmond, 4- Bonaventure, 5- New Carlisle, 6- Chandler, 7- Percé et 8- Gaspé (voir carte 1.1).

#### **1.4) Méthodologie**

Le présent travail comporte trois volets. Premièrement, afin de bien comprendre le problème du transport et particulièrement celui du transport ferroviaire en Gaspésie, une revue de la littérature sera effectuée. Des textes portant sur différents aspects du transport dans les régions périphériques seront étudiés. Ceci permettra de mieux définir une région périphérique et d'identifier leur problématique de transport.

Deuxièmement, nous étudierons l'évolution de la situation des deux chemins de fer locaux de la Gaspésie depuis le début des années 1990. Cette démarche se fera par l'analyse de documents publiés au sujet de la privatisation du Canadien National et de la vente de certains tronçons par cette compagnie. Des textes portant sur les réactions de certains intervenants locaux de même que des articles de journaux portant sur le Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs ou sur la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie seront aussi mis à profit. Le but de cette étape sera de comprendre le processus ayant conduit à la création des CFIL dans la région de la Gaspésie. Elle permettra également d'évaluer les conséquences du changement de propriété qui avaient été prévues pour les tronçons et pour l'ensemble de la région. Finalement, elle permettra d'identifier les nouveaux propriétaires des deux tronçons ferroviaires de la Gaspésie.

Troisièmement, à l'aide d'entrevues en profondeur réalisés en Gaspésie au mois de juin 1999 nous étudierons: 1) l'émergence des CFIL en Gaspésie; 2) le fonctionnement du transport ferroviaire en Gaspésie; 3) le trafic ferroviaire en Gaspésie; 4) le rôle des autorités locales de la Gaspésie dans la gestion du rail; et 5) la place du transport ferroviaire en Gaspésie.

Les entrevues auprès des responsables des CFIL portaient sur la stratégie qu'ils utilisent afin de rentabiliser leur CFIL. Elles ont permis d'étudier la façon dont les CFIL se sont adaptés ou tentent de s'adapter aux besoins spécifiques des différentes entreprises locales. Ces entrevues ont aussi permis de comparer le mode de fonctionnement et de gestion qu'avait le CN pour ces tronçons avec celui des CFIL.

Les entrevues conduites auprès des responsables des expéditions des entreprises qui utilisent les services des CFIL pour le transport de leurs produits ont permis d'évaluer les raisons qui poussent ces entreprises à utiliser le chemin de fer plutôt que le camion ou le cabotage. Ces entrevues ont servi également à mesurer dans quelle proportion ces entreprises utilisent le chemin de fer. Enfin, elles serviront à comparer le service qui leur était offert par le CN à celui maintenant offert par les CFIL.

Les entrevues menées auprès des dirigeants des municipalités ou MRC dans lesquelles passent l'un ou l'autre des deux CFIL, ont permis d'étudier et de comprendre le rôle de ces villes et MRC dans la gestion du rail. Elles ont rendu possible la comparaison du rôle qu'avaient ces dernières à l'époque où le CN était propriétaire et leur rôle aujourd'hui, alors que le rail est maintenant détenu par des groupes locaux.

En tout, treize entrevues ont été réalisées auprès de différents intervenants locaux concernés par le chemin de fer qui sont : 1) les responsables du Chemin de fer Baie-des-Chaleurs et de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie; 2) les responsables des expéditions des différentes compagnies utilisant le chemin de fer; et 3) les maires de municipalités et les préfets de MRC dans lesquelles passe au moins un des deux CFIL (voir annexe 1). La liste des questions est disponible en annexe 2.

Le mémoire conclura sur une réflexion des conditions actuelles du transport ferroviaire dans la région de la Gaspésie. Nous verrons; 1) la façon dont le fret y est organisé; 2) qui organise le fret; 3) la perception des entrepreneurs privés et publics sur les transferts modaux possibles; 4) qui décide des moyens et des formes d'expéditions; 5) comment est prise une décision corporatiste; 6) quel quantité de flux de marchandises locales et régionales est déterminée et contrôlée de l'extérieur; 7) quels sont les avantages comparatifs entre les différents modes de transport; et 8) quel sont les éléments dans la chaîne de transport logistique qui rend les CFIL intéressants. Ensuite, nous identifierons les opportunités et les problèmes des transporteurs ferroviaires de cette région périphérique du Québec. Nous évaluerons aussi dans quelle mesure les deux CFIL de la région répondent aux besoins locaux. Nous mentionnerons les tendances du transport pour ce type de région. Finalement, nous évaluerons comment les réalités du transport ferroviaire en Gaspésie peuvent être appliquées à d'autres régions périphériques.

## Chapitre 2

### Revue de la littérature

Afin de bien connaître les réalités et les problèmes du transport dans la région périphérique de la Gaspésie, une revue de la littérature a été effectuée. Cette revue couvre quatre thèmes (tableau 2.1): 1) Les transports en régions périphériques; 2) le transport et le développement régional; 3) la restructuration contemporaine des transports ferroviaires; et 4) les transports en Gaspésie.

Il importe de souligner qu'il existe une vaste typologie des régions périphériques. Il peut s'agir de régions qui ne sont pas confrontées aux mêmes réalités géographiques, économiques, démographiques, etc. que la Gaspésie. Afin d'évaluer les problèmes de transport pouvant affecter les différents types de régions périphériques les premiers textes traitent de transport dans différentes régions périphériques du monde. Concernant la relation entre le transport et le développement régional, il s'agit d'évaluer l'impact des infrastructures de transport, des investissements et des politiques sur le développement économique régional. La revue sur la restructuration contemporaine des chemins de fer vise à mesurer les processus de la restructuration et leurs conséquences sur les chemins de fer en Gaspésie. Finalement, l'analyse des textes sur les transports en Gaspésie permet de comprendre la place du transport dans cette région, de même que le rôle qu'il occupe dans l'économie locale.

TABLEAU 2.1

<b>REVUE DE LA LITTÉRATURE</b>	
<b>Thèmes</b>	<b>Auteurs</b>
<b>Les transports en régions périphériques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crowley (1990)</li> <li>- Zembri (1991)</li> <li>- Gaudard et Pemiard (1992)</li> <li>- Comtois, Slack, Lagimonière et Vallée (1993a)</li> <li>- Brau (1993)</li> <li>- Hart (1993)</li> <li>- Bigras et Fallu (1995)</li> <li>- Puvanachandran et White (1995)</li> <li>- Stokes (1995)</li> <li>- Fischer (1996)</li> <li>- Jenkins (1996)</li> <li>- Marciano et Peraldi (1997)</li> </ul>
<b>Transport et développement régional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Barber (1978)</li> <li>- Op De Beeck (1983)</li> <li>- Lamontagne (1989)</li> <li>- Jones et Rosenberg (1992)</li> <li>- Barré et Paris (1993)</li> <li>- Comtois, Slack, Lagimonière et Vallée (1993b)</li> <li>- Vachon (1994)</li> <li>- Klein (1995)</li> <li>- Gagnon et Klein (1995)</li> <li>- Llanos (1995)</li> <li>- Proulx (1996)</li> <li>- Odeck (1996)</li> <li>- Hartgen, McCoy et Walcott (1996)</li> </ul>
<b>La restructuration contemporaine du transport ferroviaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Heaver (1993)</li> <li>- Charlton, Gibb et Lowndes (1995)</li> <li>- Gibb, Lowndes et Charlton (1996)</li> <li>- Doyle (1997)</li> <li>- Wolff (1997)</li> <li>- Jahanshahi (1998)</li> <li>- Kein (1998)</li> </ul>
<b>Les transports en Gaspésie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (1965)</li> <li>- Econotech (1981)</li> <li>- Bélanger (1994)</li> <li>- Green (1994)</li> <li>- Leclerc (1996)</li> </ul>

## 2.1) Les transports en régions périphériques

Depuis le début des années 1990, plusieurs auteurs se sont penchés sur la question du transport en région périphérique. Cependant, peu d'entre eux traitent directement de la question du transport ferroviaire dans ces régions. Les textes suivants concernent les systèmes de transport dans les régions périphériques.

Le rapport de Crowley (1990), fait des recommandations et quantifie les résultats d'un programme opérationnel visant la revitalisation de certaines zones périphériques d'Irlande. Ce programme avait pour objectif la réduction d'environ 25% du différentiel de coûts pour les exportations irlandaises en direction de l'Europe et du Royaume-Uni, en comparaison des coûts encourus par les autres États membres de l'Union Européenne. Le rapport conclut sur la nécessité d'améliorer l'accès aux marchés européens par le biais du développement d'un réseau de transport primaire efficace.

Zembri (1991), a étudié le problème des transports collectifs dans la région centre de la France. Cette région est caractérisée par une faible densité de population et par un réseau de transport et de communication dont les axes majeurs ne correspondent pas avec la répartition de la population. L'auteur par son étude s'est attardé à l'action régionale en matière de transport, qui avec l'arrivée du TGV en 1990, a cessé d'être timide et dispersée pour devenir une vision d'ensemble en terme de réseau.

Gaudard et Perriard (1992) pour leur part, ont fait une étude sur la mesure de l'accessibilité économique des régions. Pour leur étude, ces auteurs ont adopté le principe selon lequel il y a une corrélation élevée entre le degré d'accessibilité et le développement économique régional et ils proposent une méthode de mesure de l'évolution de l'accessibilité des régions suisses, de 1950 à 1990. Selon eux, l'accessibilité régionale est fonction d'un bon nombre de facteurs humains, économiques, géographiques et organisationnels. Selon les auteurs, la quête d'un

instrument de mesure de l'accessibilité régionale peut être facile pour un système national fermé mais peut être beaucoup plus difficile pour un système en économie ouverte.

Comtois, Slack, Lagimonière et Vallée (1993a) se sont penchés sur la façon de définir les ports de petite et de moyenne taille du Saint-Laurent. Leur étude avait pour objectif d'évaluer le rôle de ces ports et plus précisément leur fonction au niveau régional, national ou international. Le résultat de l'étude a démontré que les ports de petite et de moyenne taille avaient pour la plupart un rôle régional. Aussi dans la même étude, les auteurs ont voulu examiner si les ports de petite et de moyenne taille avaient une certaine facilité à s'adapter aux changements de la composition du trafic. Certaines limites peuvent empêcher ces ports à connaître une expansion. Toutefois, ce qui semble le plus important à considérer ce sont des facteurs tels la flexibilité et la capacité d'adaptation.

Brau (1993) traite de l'accessibilité de certaines zones de faible poids démographique en France (Hautes-Alpes, Aubenas, Avallon, Brioude, Carhaix-Plouguer, Choletais, Ganges-le-Vigan, L'Aigle-Mortagne, Maurienne, Médoc, Meuse du Nord, Millau, Ussel). L'étude aborde tous les modes, ainsi que le transport de passagers et de marchandises. Le rapport traite de la desserte des zones à faible densité de population. Le rapport souligne que ces régions se distinguent de celles du reste du territoire français eu égard à l'accessibilité aux transports collectifs de voyageurs par la route, à la desserte de proximité et à la présence des services privés et publics.

Hart (1993) traite des anciennes régions industrielles d'Angleterre qui sont considérées comme régions désavantagées. Dans ce texte, il est question des différentes politiques d'investissement en matière de transport dans ces anciennes zones industrielles. L'auteur considère les avantages et les inconvénients d'investir en transport dans les régions désavantagées plutôt que dans les régions favorisées.

L'objectif consiste à évaluer les possibilités d'investissement du gouvernement ou du secteur privé, dans les régions en déclin.

Bigras et Fallu (1995) traitent de la demande de transport au Québec qui est selon eux, moins bien documentée que l'offre de transport. Ils ont donc étudié les différents facteurs qui influencent la demande de transport et les effets de ces facteurs sur le transport de marchandise. Ils se sont attardés sur les principaux facteurs économiques, sociaux, politiques et techniques, qui peuvent influencer la demande de transport de marchandise au Québec comme la conjoncture économique, l'évolution de la consommation, l'implantation de normes de qualité, les alliances stratégiques, les partenariats, etc. D'après leur étude, la demande de transport dans les régions périphériques devrait décliner et l'État n'est pas en mesure de redresser la situation. Les auteurs mentionnent que pour garantir leur croissance économique et ne pas être affectées par cette baisse de la demande de transport, ces régions devront accroître leurs exportations. Les auteurs croient que ces régions devront identifier de nouveaux moyens permettant d'offrir une bonne complémentarité modale. Ils croient aussi que le camionnage sera le mode de transport le plus favorisé. Ils prévoient également de nouvelles exigences en termes de qualité et de services logistiques pour tous les modes de transport dans un avenir rapproché.

Puvanachandran et White (1995) dans leur étude, traitent des différents bénéfices sociaux et économiques des nouveaux projets routiers (pavage, nouvelle route, élargissement, etc.) en Nouvelle-Guinée. Les auteurs tentent d'évaluer et de quantifier ces bénéfices sociaux (qualité de vie, confort des utilisateurs des routes, diminution des émissions de bruits et de poussières aux abords des routes, etc.) qui sont rapportés par différents investissements. Les auteurs affirment qu'il est possible d'envisager des bénéfices sociaux qui peuvent rentabiliser le coût des investissements. Ces bénéfices sociaux sont de nature à améliorer la qualité de vie des résidents des régions rurales en les rapprochant de divers types de services essentiels.



Dans son étude, Stokes (1995) s'intéresse aux différents modèles de transport en région rurale, aux tendances du trafic dans ces régions et aux décisions politiques de transport en milieu rural. L'auteur aborde le phénomène de la perception des politiques de transport qu'ont les gens de différentes régions urbaines et rurales. De façon plus précise, l'auteur traite des relations qui existent entre les politiques de transport en région rurale et celles en région urbaine. Stokes identifie les différents impacts des politiques et investissements en matière de transport dans des zones rurales.

Fischer (1996) traite de transport des denrées périssables (fruits, légumes, poisson, etc.) dans les régions périphériques. Il présente différentes méthodes existantes (camions réfrigérés, amélioration de la logistique, etc.) pour rendre plus efficace le transport des produits en provenance de régions périphériques et en direction des régions métropolitaines de la Californie.

Jenkins (1996) aborde les différents changements concernant la demande de transport (utilisation et sollicitation des différentes infrastructures) dans les régions rurales. L'auteur vise à expliquer les différentes solutions permettant de résoudre certains problèmes de transport et ce, au moindre coût. Ainsi, l'auteur traite de différents aspects tels les éléments et les méthodes nécessaires à l'élaboration de solutions aux problèmes existants, les objectifs que peuvent atteindre ces différentes solutions envisagées, les avantages des différentes solutions, etc. L'étude souligne que l'échange d'expertise entre les différentes communautés peut s'avérer efficace afin de solutionner certains problèmes de transport. L'échange d'expertise peut se faire au moyen de conférences, de colloques et peut être facilitée grâce aux nouvelles technologies de télécommunications.

Marciano et Peraldi (1997), ont étudié les différents modes de financement des infrastructures dans les régions périphériques. Les auteurs remettent en question l'implication financière des autorités publiques qui selon eux incite les compagnies de transport à manipuler les fonds publics. Cette situation incite le bénéficiaire à adopter

un comportement stratégique de façon à avoir sa part des subventions. Marciano et Peraldi proposent donc une solution basée sur un financement mixte (privé-public) où l'État finance l'infrastructure alors qu'une tarification commerciale de l'usage est mise en place pour assurer une meilleure rentabilité des investissements en infrastructure de transport dans les régions périphériques.

La lecture des textes de ce thème a permis de constater qu'il existe une large typologie des régions périphériques. Dans certains cas, les auteurs utilisent le terme région périphérique pour désigner les régions rurales. Certains d'entre eux considèrent comme région périphérique celles qui est en périphérie des zones métropolitaines. Finalement, certains auteurs font référence aux pays du Tiers Monde lorsqu'ils abordent les régions périphériques. Toutefois, l'ensemble des auteurs font ressortir une problématique qui semble commune à toutes les régions périphériques, soit celui de la dépendance. En effet, peu importe le type de régions périphériques dont il est question, la plupart d'entre elles dépendent de régions métropolitaines et industrialisées pour leur consommation de biens et service. Ces régions périphériques sont fortement dépendantes des transports afin d'avoir accès à ces biens et services provenant de l'extérieur de leur territoire. Les différents textes démontrent aussi que ces régions sont souvent unimodales et que le transport routier constitue, de façon générale, le seul lien qu'elles possèdent avec l'extérieur. Pour cette raison, la plupart des auteurs abordant le transport en région périphérique traitent principalement de transport routier et peu d'entre eux font mention de transport maritime, ferroviaire ou encore aérien. Finalement, la plupart de ces textes démontrent que les décisions qui touchent le transport sont souvent prises dans les grands centres par les gouvernements centraux qui sont généralement loin des problèmes et des préoccupations des régions périphériques. Lorsque les gouvernements examinent les retombées de leurs investissements dans le domaine des transports, ils ne considèrent que les dividendes économiques. Pour cette raison, ils diminuent les subventions en matière de transport dans les régions périphériques. Ainsi, pour remédier à leurs problèmes en matière de transport, ces régions

périphériques doivent trouver des solutions locales et centrées sur leurs véritables besoins.

## **2.2) Transport et développement régional**

Afin de se développer dans un contexte de plus en plus compétitifs, les régions périphériques ont besoin de certains équipements pour obtenir un avantage comparatif sur les régions centrales avec lesquelles elles sont en concurrence. Des infrastructures de transport de qualité sont un facteur déterminant de développement des régions périphériques.

Barber (1978), a effectué une étude sur la planification des investissements en transport pour les régions périphériques. Selon cet auteur, les décisions concernant ces investissements sont prises dans un environnement où les informations nécessaires sont insuffisantes pour garantir le succès des retombées des investissements. L'auteur traite du processus décisionnel dans le choix des meilleurs investissements dans différents environnements. Il décrit différentes stratégies efficaces d'investissements en Sulawesi, Indonésie, stratégies qui peuvent être modifiées pour être appliquées ailleurs.

Op De Beeck (1983) a analysé l'impact d'un port sur le développement régional. Il décrit les aspects quantitatifs des impacts des infrastructures portuaires et il porte un regard critique sur les instruments qui s'offrent aux économistes pour faire la mesure de ces impacts.

Lamontagne (1989) fait un examen des différentes tendances économiques qui exercent une influence sur le développement de l'économie canadienne et de ses régions. Il effectue une historique du développement économique au Canada. Pour la période 1964-1989. L'auteur n'accorde cependant aucune place au transport comme facteur potentiel de développement régional. Il attribue l'échec d'un nombre important

de programmes visant le développement des régions périphériques à l'absence d'une vision adéquate de la nature des problèmes régionaux. De plus, selon lui, il est nécessaire de faire une évaluation systématique des initiatives de développement afin d'évaluer si les espérances qui sont soulevées au sein des programmes de développement sont justifiées.

Jones et Rosenberg (1992), ont examiné l'impact des services aériens et d'autobus sur l'économie régionale et sur le tourisme, dans un contexte où les gouvernements questionnent l'efficacité et la validité des services ferroviaires. En prenant la région septentrionale du Manitoba, les auteurs démontrent que sous certaines conditions, ces modes de transport peuvent améliorer la qualité des services, occasionner une baisse des coûts de transport et exercer un impact positif sur l'économie régionale.

Barré et Paris (1993) ont dressé un bilan des relations entre le transport et le développement régional en Europe. Ils ont analysé les conditions de développement des transports. Ils ont examiné les opportunités de développement qu'autorise la nouvelle trame européenne. Ils ont présenté les dynamiques de développement liées aux transports dans la région française Nord-Pas-de-Calais. Selon les auteurs, les infrastructures de transport furent un élément capital dans l'intégration de l'espace français et elles joueront le même rôle dans l'intégration de l'espace européen.

Comtois, Slack, Lagimanière et Vallée (1993b) se sont aussi penchés sur les différents impacts des installations portuaires dans la planification territoriale. Les auteurs ont évalué l'importance du transport maritime pour le Québec et ses différentes régions côtières. L'analyse du contenu du schéma d'aménagement de ces différentes régions a permis de mesurer l'importance que les représentants des autorités locales accordent à leurs infrastructures portuaires.

Vachon (1994), examine les principales caractéristiques de l'environnement économique mondialisé, où la production se présente de plus en plus comme un

système socio-productif nécessitant la complémentarité de chacun des acteurs. Ce contexte nécessite un re-examen des concepts de compétitivité et de performance économique. Les conclusions apportées par Vachon, sont que la performance entière du système socio-productif d'une région donnée peut avoir une certaine influence sur la compétitivité des entreprises de cette région. Le succès des entrepreneurs et de leurs entreprises est dépendant de leurs relations avec les autres acteurs du système productif régional qui est lui-même intégré aux systèmes national et international.

Klein (1995) démontre le nouveau rôle qu'exercent les acteurs socio-économiques des différentes régions québécoises suite à un certain désengagement de l'État en tant qu'architecte du développement régional. Il mentionne la volonté de désengagement de l'État face au développement des régions périphériques et de l'importance pour ces régions de faire preuve d'initiative afin qu'elles puissent s'assurer d'un certain niveau de viabilité. L'auteur analyse le contexte socio-historique expliquant l'essor et par la suite la crise des politiques de développement régional. Il examine aussi l'évolution de la gestion du développement régional au Québec. Selon Klein, les différents mécanismes de gestion tentent de s'adapter aux nouvelles exigences de l'environnement économique, dont celui des infrastructures de transport. Cette situation transparaît dans les différentes tendances du développement régional au Québec.

Gagnon et Klein (1995) évaluent l'importance d'un partenariat entre différents intervenants public et privé pour le développement local et régional. Les associations locales s'imposent toujours comme l'une des formes sociales issue du changement social. Ils relèvent que certaines conditions sont importantes pour que le partenariat soit innovateur. Ces conditions sont la nécessaire équité entre les partenaires, le rôle central que doit avoir l'initiative locale, l'ouverture de l'État, etc. Une politique efficace de partenariat local doit se situer dans une modification des axes de substitutions de développement. Pour les auteurs, cette approche nécessite d'abord d'atteindre le bien être des populations et par la suite, les performances économiques. Les auteurs soulignent la nécessité d'établir des mécanismes qui permettent aux acteurs locaux

de gérer leur développement afin de répondre aux besoins endogènes des habitants de la communauté et d'amoindrir les effets du développement irrégulier. Bien que les infrastructures de transport pourraient être considérées comme l'un de ces mécanismes, les auteurs n'en font aucunement état.

Llanos (1995) tente d'évaluer comment les investissements privés et publics dans les infrastructures de transport peuvent stimuler la croissance et le développement économique d'une région. Il démontre que l'approche macro-économique n'est pas pertinente et qu'elle révèle peu sur la relation entre les investissements en matière de transport et le développement économique d'une région.

Proulx (1996) traite pour sa part des changements Concernant les politiques de développement régional au Québec. Il y est principalement question de la disparition de certains organismes d'aide au développement des régions, des moyens que doivent prendre les régions pour remédier à la situation et de la direction des nouveaux efforts des gouvernements en matière de développement régional. De façon plus précise, Proulx traite des différents moyens que peuvent prendre les communautés locales québécoises afin d'amoindrir les effets de la disparition de certains organismes et fonds monétaires gouvernementaux d'aide au développement des régions. Selon lui, le Québec doit se diriger vers la construction culturelle de ses régions périphériques par le développement de l'entrepreneurship local et la création d'un milieu de vie innovateur. Dans ce contexte, l'aménagement d'infrastructures de transport pourrait servir d'outil pour le développement de cet entrepreneurship.

Odeck (1996), aborde la hiérarchie des priorités eu égard aux investissements routiers en Norvège. Il traite de l'importance de la planification des infrastructures de transport. D'après Odeck, il est essentiel d'utiliser une structure et une hiérarchie pour planifier et pour ordonner en terme de priorité les différents projets de transport qui sont à l'étude. Pour l'auteur, cette hiérarchie organisationnelle comprend: le



niveau local, le niveau régional et la direction des routes publiques du le ministère des transports.

Hartgen, McCoy et Walcott (1996), soulèvent la question des difficultés pour la région de Charlotte en Caroline du sud, d'établir un consensus entre les différents intervenants régionaux, sur l'élaboration d'un plan d'aménagement pour un système de transport. Ainsi, dans leur étude les auteurs démontrent les difficultés rencontrées pour l'adaptation d'une politique régionale de planification des transports. Les auteurs soulignent que l'émergence de nombreuses villes ne permet pas d'atteindre un consensus. Aussi, ils précisent que plusieurs difficultés auraient pu être évitées dans le contexte d'un espace continu, ce qui n'est toutefois pas le cas de la région urbaine de Charlotte. Les auteurs concluent sur la nécessité d'impliquer le secteur privé pour qu'une région réussisse une planification des transports qui soit commune et cohérente à l'ensemble des localités.

Les textes de ce thème démontrent tout d'abord qu'il existe une hiérarchie des différents intervenants en ce qui a trait à la direction à donner à la planification des transports dans une région périphérique. On retrouve les différents paliers de gouvernements, les instances régionales de même que le secteur privé qui ont leurs différentes perspectives quant aux directions à donner à la planification des transports. Les auteurs constatent que les autorités centrales sont souvent moins au fait des réalités régionales et des besoins les plus pressants pour le développement des régions périphériques et risquent de prendre des décisions qui ne contribuent pas au développement régional. De plus, la globalisation des marchés exerce une influence sur les régions périphériques. Dans ce contexte, le développement régional s'effectue d'abord dans le but d'intégrer des régions centrales et des régions périphériques dans une perspective globale. La plupart des infrastructures de transport se retrouvent donc dans les zones plus urbaines caprices des grandes entreprises et des principaux marchés de consommation. Ceci démontre qu'il peut parfois être difficile de concilier les impératifs globaux et les caractéristiques qui sont plus locales. Finalement, très peu de textes tentent d'établir une relation directe entre

le développement des transports et le développement régional. Il n'existe pas de relation de cause à effet entre ces deux éléments. Il est fréquent que des auteurs se penchent sur les problèmes de développement économique d'une région, sans analyser l'impact des infrastructures de transport.

### **2.3) La restructuration contemporaine du transport ferroviaire**

Récemment, de nombreux changements sont venus modifier la structure du transport ferroviaire. L'arrivée des trains rapides a considérablement bouleversé le transport des passagers en fournissant dans certains pays, une alternative au transport aérien. A l'échelle de l'Amérique du Nord, l'ALENA a permis aux grands transporteurs ferroviaires du Canada et des États-Unis, d'avoir accès à de nouveaux marchés. Plus près de nous, la Nouvelle loi sur les transports au Canada, de même que la privatisation du Canadien National ont d'une certaine façon restructuré l'industrie du transport ferroviaire.

Heaver (1993), examine la restructuration du transport ferroviaire de marchandises au Canada, suite à l'accord de libre-échange signé entre le Canada et les États-Unis. Selon lui, le système ferroviaire et le modèle des échanges au Canada ont été influencés par des décisions politiques. Pour démontrer cela, l'auteur examine les principaux changements qui sont survenus dans l'industrie ferroviaire depuis le début des années 80. Il examine également les développements qui ont conduit à la continentalisation du marché du transport ferroviaire en Amérique du Nord depuis la même époque. Enfin, il traite des stratégies du CN et du CP afin de demeurer compétitifs face aux autres modes de transport et face aux transporteurs ferroviaires américains. Selon l'auteur, ces deux compagnies doivent faire face à de nouveaux défis dans un contexte continental plutôt que national.

Charlton, Gibb et Lowndes (1995), ont étudié la réorganisation des différentes autorités locales pour la survie du transport ferroviaire dans les régions les moins



densément peuplées, suite à la privatisation de ce mode de transport en Angleterre. Ultérieurement à cette privatisation, la gestion des services ferroviaires a été divisée entre plusieurs compagnies et le réseau a été découpé par région. Selon les auteurs, cette réorganisation pose de nombreux problèmes au niveau de la coordination des politiques du rail. Ce problème s'ajoute donc à celui de la fragmentation du contrôle, des divergences d'intérêt à l'intérieur de l'industrie ferroviaire et à celui du manque d'investissement sur certains tronçons. La solution à certains de ces problèmes se trouve dans une plus grande collaboration entre les compagnies.

Gibb, Lowndes et Charlton (1996), traitent de la privatisation des chemins de fer en Angleterre. Dans leur étude, ils retracent les différentes étapes qui ont précédé la vente du réseau ferroviaire dans ce pays. Ils ont aussi examiné la nature et l'évolution du processus de privatisation et ses impacts sur le réseau ferroviaire britannique. Selon les auteurs, la privatisation amène une saine compétition entre les différentes compagnies ferroviaires. Toutefois, cette compétition peut se traduire par un réseau fragmenté et une utilisation plus coûteuse du train. Selon eux, la privatisation aura pour effet d'augmenter à long terme la demande de transport routier.

Doyle (1997), étudie les conséquences de la nouvelle loi sur les transports au Canada (*Loi sur les Transports*, sanctionnée en mai 1996 et en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996) sur les chemins de fer d'intérêt local (CFIL), de même que sur la société Via Rail. Deux éléments majeurs se dégagent de cette nouvelle loi: la création d'un nouvel organisme de réglementation ferroviaire (l'Office des Transports du Canada); et l'établissement d'un nouveau mécanisme de transfert et de cessation d'exploitation des lignes. Ainsi, l'auteur entrevoit comme enjeu fondamental pour l'avenir, la volonté de nombreux chemins de fer d'intérêt local d'obtenir un droit de passage sur les autres chemins de fer d'intérêt local, de même que le droit à l'arbitrage.

Wolff (1997), a étudié la façon dont les politiques régionales en France interviennent sur le développement du réseau ferroviaire. Pour son étude, l'auteur s'est servi de l'exemple du Pays de la Loire. Selon Wolff, le cadre régional est d'une

certaines façon inadéquat pour la gestion du transport ferroviaire et ce, en raison du manque de concertation entre les différentes entités régionales. L'auteur souligne aussi le fait que les régions doivent coopérer entre elles afin de répondre à des demandes de transport qui transcendent souvent les nouvelles limites administratives.

L'étude de Jahanshahi (1998), traite de l'industrie ferroviaire et du libre accès aux équipements de cette industrie aux États-Unis. L'auteur se penche sur le cas des congestions ferroviaires qui auraient pu conduire à un libre accès aux équipements ferroviaires aux États-Unis si le Bureau des Transport Terrestres (STB) ne s'y était pas opposé. Selon Jahanshahi, les États-Unis devraient étudier les restructurations ferroviaires survenues en Suède, en Angleterre et en Allemagne. Ceci, permettrait de mieux comprendre les implications et les applications possibles au service ferroviaire américain.

Kein (1998) a étudié la réforme du transport ferroviaire en Grande-Bretagne. Selon l'auteur, cette réforme a révolutionné l'industrie du rail dans ce pays. D'après Kein, les politiques qui restreignent les compagnies opérant des trains, peuvent elles mêmes contraindre les futures politiques gouvernementales. La survie des compagnies de chemin de fer et les encouragements aux investissements pour l'entretien des infrastructures et du matériel roulant peuvent avoir une grande influence sur l'extension et l'interprétation des politiques de libre accès au marché du transport ferroviaire domestique de marchandises.

L'ensemble des textes de ces thèmes traitent de restructuration du transport ferroviaire dans les pays industrialisés. On a pu constater que dans la plupart des pays, il y a présentement un processus de privatisation et de déréglementation du transport ferroviaire. Ceci entraîne certains changements au niveau des opérations et du fonctionnement des chemins de fer. La compétition entre les transporteurs ferroviaires de même que celle entre le transport ferroviaire et les différents modes de transport s'est vue transformée suite à ces changements. Aussi, on assiste de plus en plus à l'émergence de chemins de fer régionaux. Ces chemins de fer sont

généralement d'anciennes portions des chemins de fer nationaux. Ces portions de chemins de fer qui étaient non rentables pour les grandes compagnies sont achetées par de petits exploitants locaux qui réussissent à les rentabiliser grâce à des coûts d'exploitation moins élevés et à un service personnalisé. Ceci amène donc une option de transport supplémentaire pour les expéditeurs des régions périphériques pour qui les coûts de transport ont souvent une grande influence sur le rendement de l'entreprise en raison des distances qui les séparent de leur marché. Toutefois, ces changements pourront également conduire à l'émergence de nouveaux problèmes concernant le transport ferroviaire. D'une part, les gouvernements se retirent de la propriété et de la gestion du transport ferroviaire et d'autre part, on assiste à l'émergence de nombreux chemins de fer d'intérêt local, ce qui pourrait conduire à l'émergence de nouveaux problèmes. Ces problèmes forceront peut-être les gouvernements à élaborer de nouvelles règles pour réglementer le transport ferroviaire.

#### **2.4) Les transports en Gaspésie**

Dans une région périphérique comme la Gaspésie le maintien des infrastructures de transport peut s'avérer un important enjeu économique et social. Les nombreuses restructurations dans le domaine des transports, menace l'existence de certaines infrastructures de transport de la Gaspésie.

Le Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) (1965) a fait une étude complète de la situation des transports au Bas-St-Laurent et en Gaspésie. Ce rapport, en plus de décrire la situation des divers modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) dans ces deux régions, analyse les problèmes de chacun des modes et tente de les mettre en relation avec le développement régional. Selon ce rapport, le système de transport de la région d'étude est aux prises avec deux grands problèmes. Premièrement, il y a un trop grand nombre de transporteurs qui cherchent à se diviser un faible volume de marchandises. En second lieu, il y a

une absence de coordination entre les différents modes de transport. Ces deux problèmes ont pour conséquence de rendre inaccessible certains marchés en raison d'un manque d'organisation et de l'existence de barrières tarifaires injustifiées.

L'étude d'Éconotech (1981) fût réalisée 15 ans après celle du BAEQ mais elle soulève sensiblement les mêmes problèmes. Cette étude qui fût réalisée à la demande du Ministère de l'Expansion Économique Régionale, est un travail de réflexion sur les divers modes de transport utilisés dans la région du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie. Selon les auteurs, la région demeure peu développée économiquement en raison du réseau intérieur de transport et de communication qui est déficient et insuffisamment planifié. Aussi d'après cette étude, la coordination entre les différents services reliés au transport est rendue difficile en raison de la présence de multiples intervenants. Finalement, le rapport soulève que les préoccupations relatives au développement économique de la région n'occupent pas une position prioritaire parmi les objectifs des différents transporteurs. Pour remédier à ce problème, les auteurs suggèrent une action gouvernementale d'incitation à la mise en route de certaines initiatives privées.

Bélanger (1994) fait un historique du transport ferroviaire en Gaspésie de 1911, jusqu'aux processus d'abandon du service ferroviaire dans la région gaspésienne. L'auteur déplore que le système de transport de la péninsule gaspésienne ait toujours été négligé. En effet, lors de la construction du chemin de fer national, on évitait la Gaspésie en dirigeant le réseau le long de la rivière Matapédia jusqu'au Nouveau-Brunswick. On a fait de même avec le tracé de la route Transcanadienne qui a évité la région de l'Est du Québec. On relate les nombreuses hésitations et les changements d'idée des gouvernements et des compagnies ferroviaires quant à la fermeture ou non de certaines voies ferrées. L'auteur mentionne l'importance du système ferroviaire pour la population de la région en invoquant des raisons familiales, médicales, etc. Finalement, il fait l'énumération de nombreuses raisons de maintenir le service ferroviaire Le Chaleur notamment par l'énorme potentiel touristique que représente son circuit.

Green (1994), traite de l'importance du maintien des services ferroviaires et plus précisément celui du service de transport de passagers offert par Via Rail. De façon plus précise, cet auteur dénonce le gouvernement fédéral canadien qui n'a pas procédé à des audiences publiques en 1994 lors de l'annonce de la compression de 100 millions de dollars du budget de fonctionnement de Via Rail. D'après l'auteur, le service offert par cette compagnie est primordial afin de promouvoir le développement économique qui passe de plus en plus par le tourisme dans cette région. D'après son étude, le service ferroviaire sert à assurer un certain niveau de qualité de l'environnement, en réduisant par rapport aux camions les niveaux de bruit et de pollution de l'air, de même que la dégradation du sol. Il affirme aussi que le service ferroviaire répond à des besoins de santé publique pour la population gaspésienne qui est vieillissante. Cette dernière est de plus en plus dépendante d'un service de transport abordable et agréable, afin de pouvoir aller dans les grands centres recevoir certains soins de santé.

Leclerc (1996) pour sa part, étudie la possibilité d'implanter un service maritime-roulier sur le Saint-Laurent. L'implantation d'un tel service, pourrait selon l'auteur, se traduire par d'importantes économies pour les expéditeurs en réduisant les coûts externes provoqués par le transport routier de même que par l'offre d'une alternative de transport aux régions. Bien que son étude portait sur la possibilité d'offrir ce service à la Côte-Nord, une telle alternative de transport peut aussi être prise en considération pour les régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie.

À la lumière des textes ayant pour thème le transport en Gaspésie, on est en mesure de constater que les conditions qui le régissent sont depuis longtemps les mêmes. Tout d'abord, cette région est peu densément peuplée. Ensuite, il y a peu d'entreprises importantes. De plus, l'économie régionale a longtemps reposé sur le secteur primaire comme les pâtes et papiers et la pêche. Aussi, la Gaspésie a toujours été marginalisée concernant le développement des infrastructures de transport. Par exemple, l'autoroute transcanadienne contourne la Gaspésie. Ainsi, les conditions dans lesquelles doivent évoluer les différents

transporteurs de cette région continuent d'être sensiblement les mêmes et leur situation demeure précaire. Aujourd'hui, le désengagement de l'État ne fait qu'aggraver la situation des différents transporteurs ou même des différentes infrastructures de transport de la Gaspésie. Par contre, comme c'est le cas dans la plupart des régions périphériques se trouvant dans un pays industrialisé, il y a eu en Gaspésie un processus de privatisation et de déréglementation du transport ferroviaire. De plus, on a assisté dans cette région à la naissance de deux CFIL. Ces deux CFIL sont le résultat de la vente de tronçons par le CN.

## **Conclusion**

L'analyse de textes sur les transports en régions périphériques, le transport et le développement régional, la restructuration contemporaine du transport ferroviaire et la question du transport en Gaspésie révèlent que peu d'études traitent de la question du transport ferroviaire en région périphérique. On retrouve encore moins d'études se penchant sur les impacts de la restructuration du transport ferroviaire sur ce type de régions. L'originalité de la présente étude est de mettre en relation l'ensemble de ces éléments. Cette recherche se veut une analyse des différentes conséquences des mutations dans le transport ferroviaire sur la région de la Gaspésie. De plus, elle met en lumière le rôle joué par les organismes locaux de la région de la Gaspésie dans la gestion du rail. Elle traite également de l'émergence des chemins de fer régionaux et trace un portrait des deux CFIL présents dans la région. La démarche proposée permettra d'apporter de nouvelles connaissances sur le rôle et le fonctionnement du transport ferroviaire dans les régions périphériques.

## Chapitre 3

### Le transport ferroviaire en Gaspésie depuis 1990

Depuis le début des années 1990, de nombreux changements sont venus bouleverser l'industrie de transport ferroviaire au Canada. Les nouvelles lois qui régissent maintenant les chemins de fer, la privatisation du Canadien National et l'émergence de chemins de fer régionaux ne sont que quelques exemples de changements survenus dans cette industrie depuis le début de la décennie. Ces réformes ont affecté l'ensemble des régions canadiennes comptant des infrastructures ferroviaires sur leur territoire. Par conséquent, la région de la Gaspésie qui compte sur son territoire plus de 225 km de voie ferrée, de nombreuses gares de même que des centres de chargements de trains, fût directement touchée par la restructuration du transport ferroviaire.

#### 3.1) Les conditions contemporaines du développement des chemins de fer

Jusqu'en 1995, l'ensemble du réseau ferroviaire de la Gaspésie appartenait au Canadien National qui à cette époque, était une société d'État. Le trafic ferroviaire en Gaspésie au début des années 1990, était très peu élevé. Depuis l'année 1991, les trains de marchandises avaient cessé de circuler sur le tronçon Chandler - Gaspé (carte 3.1). Cette année là, le dernier client du CN entre Chandler et Gaspé soit Mines Gaspé, avait mis fin à son contrat avec la compagnie ferroviaire en raison de "la hausse des coûts de transport, du problème de disponibilité de l'équipement et des délais de livraison" (Adams, 1996). Ainsi, seuls les trains de passagers de la compagnie Via Rail empruntaient cette voie trois fois par semaine.



Sur le tronçon compris entre Matapédia et Chandler (carte 3.1), les trains de marchandises n'ont jamais cessé de circuler, mais leur nombre était très restreint. En 1994, environ 9000 wagons de marchandises contenant principalement du papier, du carton et du bois d'œuvre, l'ont emprunté. Pour ce qui est de la fréquence des trains de passagers de Via Rail sur ce tronçon, elle est la même que sur le tronçon Chandler – Gaspé, soit trois trains par semaine.

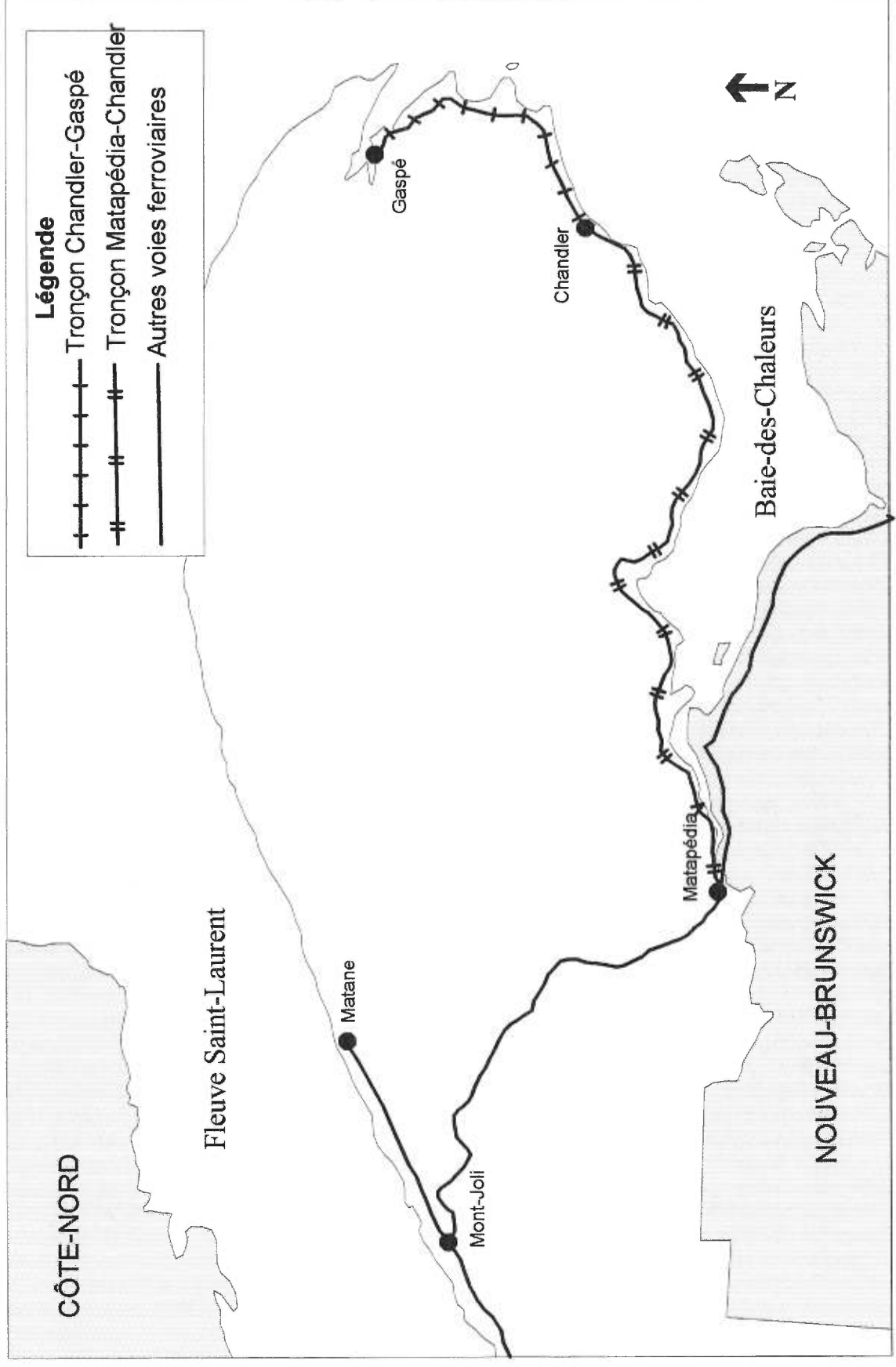
Ainsi, on peut constater que pendant la première moitié des années 1990, le Canadien National a négligé le tronçon Matapédia-Gaspé et abandonné les clients de marchandises du tronçon Chandler-Gaspé. Toutefois, cette situation n'est pas unique aux chemins de fer de la Gaspésie puisque l'ensemble des lignes secondaires du CN dans l'est du pays ont subi un sort semblable.

Lorsque M. Michael Sabia est entré au poste de vice-président au développement corporatif du CN en 1993, il s'est efforcé de tenter de voir d'où émanaient les problèmes de la société de la couronne. Sa conclusion fût qu'ils émanaient principalement de la partie orientale du réseau. Ceci constituait à l'époque un problème pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire canadienne puisque le Canadien Pacifique éprouvait les mêmes problèmes avec la partie orientale de son réseau.

Pendant les années 1988-93, le CN et le CP ont encaissé des pertes de plus de \$2 milliards dans leurs opérations à l'Est de Winnipeg (Bruce, 1997). Ces pertes sont attribuables au fait que l'Est du pays compte pour une part moins importante du trafic ferroviaire au Canada que la partie Ouest (tableau 3.1). Cette situation peut s'expliquer par un réseau autoroutier mieux développé dans l'Est du Canada, de faibles coûts de main d'œuvre dans l'industrie du camionnage et par la nature même du trafic dans l'Est du pays qui est principalement composé de biens manufacturés parcourant de courtes distances.



**Carte 3.1** Localisation des chemins de fer en Gaspésie, 2000



En 1993, les dirigeants du CN envisagèrent donc de fusionner l'Est du réseau du Canadien National avec l'Est de celui du Canadien Pacifique afin de remédier à cette situation. Le 12 janvier 1994 le président du CP, William Stinson, affirma qu'une fusion complète des deux compagnies dans l'Est était la meilleure des solutions. Des négociations entre les deux compagnies s'amorcèrent donc à partir de cette date, mais elles avortèrent à la mi-juillet de la même année. C'est une demande des dirigeants du CP qui mit fin aux négociations. Ces dirigeants voulaient que la nouvelle compagnie à naître des parties Est des réseaux du CN et du CP appartienne à 50 % à chacune des compagnies mères. Les dirigeants du CN refusèrent cette condition en affirmant que le réseau de la société publique est beaucoup plus important dans l'Est du pays que celui du CP. Paul Tellier, alors président du CN, voulait que le CP paie au CN une somme de \$650 millions afin de compenser cette différence de taille entre les réseaux orientaux de chacune des compagnies (Bruce, 1997). Le CP refusa de déboursier cette somme, mettant ainsi fin au projet de fusion.

**TABLEAU 3.1**  
**CHARGEMENTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISE AU CANADA**  
**(EN TONNES MÉTRIQUES), 1998**

	Division de l'Est	Division de l'Ouest
Charges complètes	101 577 438	137 541 039
Conteneurs sur wagons plats	10 708 228	5 522 361
Remorques sur wagons plats	650 724	725 951
Trafic de détail	17 598	-
Arrivages des embranchements américains	17 753 454	5 013 788
<b>Total</b>	<b>130 707 442</b>	<b>148 803 139</b>

Source: Statistique Canada, Chargements ferroviaires, 1998, Cat. 52-001

Les deux compagnies durent donc envisager d'autres solutions afin de remédier aux problèmes dans l'Est de leur réseau. La solution retenue fût la rationalisation du réseau dans l'Est par la vente de certains tronçons à des Chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

### **3.2) L'émergence des CFIL au Québec**

La procédure d'abandon de lignes non rentables qui était contenue dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux avait facilité la réduction du nombre d'infrastructures ferroviaires du CN et du CP. Toutefois, depuis l'adoption en juillet 1996 de la Loi sur les transports au Canada, l'abandon de tronçons ferroviaires est encore plus facile. En effet, la nouvelle loi fédérale en libéralisant les processus d'abandon, permet aux compagnies ferroviaires d'abandonner les lignes qu'elles considèrent non rentables et ce, sans avoir à justifier leur geste. De plus, par le biais d'un processus de transfert, la loi permet de procéder rapidement à la vente des lignes pouvant être exploitées par un CFIL. Ainsi, au Québec avant la mise en vigueur de la Loi sur les transports au Canada, on comptait 444 km de lignes exploités par des CFIL et en 1998, on en compte près de 1800 km (tableau 3.2).

De façon plus précise, la Loi sur les transports au Canada stipule que les compagnies ferroviaires peuvent disposer des lignes mais dans un cadre déterminé par le législateur. Pour un transfert de ligne, il n'est prévu aucun délai précis. La compagnie de chemin de fer peut négocier avec tout acquéreur en toute liberté. Si les négociations échouent, la compagnie ferroviaire peut alors entamer la procédure de cessation d'exploitation de lignes.

Tel que stipulé dans la nouvelle Loi sur les transports au Canada, afin de pouvoir cesser l'exploitation de lignes de chemin de fer, les compagnies ferroviaires doivent dans un premier temps, publier selon l'article 141, un plan

triennal de rationalisation. Selon l'article 142, un délai de 60 jours est prévu pour cette étape. Suite au délai de 60 jours prévu pour la publication nationale du plan triennal du réseau, la compagnie ferroviaire doit, tel que stipulé dans l'article 143, produire une annonce publique régionale de la cessation de l'exploitation de la ligne visée et ce, afin de préciser les paramètres de la vente de cette ligne.

**TABLEAU 3.2**  
**LISTE DES CFIL AU QUÉBEC, 1998**

<b>Sigle</b>	<b>Nom</b>	<b>Liaison</b>	<b>Longueur</b>
CFC	Chemin de fer de Charlevoix	Limoilou - Clermont	147 km
CFBC	Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs	Matapédia - Chandler	235 km
CCFG	Corporation du chemin de fer de la Gaspésie	Chandler - Gaspé	90 km
CFVM	Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia	Mont-Joli - Matapédia	149 km
CFL	Chemin de fer Lanaudière	Joliette - Saint-Félix-de-Valois	15 km
CDAC	Canadian American Railroad	Sherbrooke - Mégantic - Frontière	135 km
CFO*	Chemin de fer de l'Outaouais	Hull - Wakefield	30 km
CFQS	Chemin de fer Québec Sud	Région de l'Estrie	229 km
CFQG	Les Chemins de fer Québec Gatineau	Rive Nord du Saint-Laurent	451 km
OVR	Ottawa Valley Railink	Matawa - Témiscamingue	65 km
CFRS	Chemin de fer Roberval-Saguenay	Région du Saguenay -Lac St-Jean	61 km
CFMG	Chemin de fer de Matane et du Golfe	Rivière-du-Loup - Matane	190 km
<b>Total</b>			<b>1797 km</b>

Source: Ministère des transports du Québec, 1998  
<http://www.cn.ca/cn/francais/news/press/c990113.html>

\*Transport de passagers seulement

### 3.3) Les CFIL en Gaspésie

En Gaspésie, on compte deux CFIL. Le premier de ces chemins de fer à voir le jour fût le Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs (CFBC) (carte 3.2). Ce tronçon de 235 km qui était exploité par le Canadien National depuis sa construction à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, est depuis le premier décembre 1996 exploité par CFBC, une filiale de la Société des Chemins de Fer du Québec. Les opérations du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs se font à partir de New Richmond (carte 3.2). L'achat de ce tronçon de 235 km de long, constituait la deuxième acquisition de la Société des Chemins de Fer du Québec après celle du Chemin de Fer de Charlevoix (CFC) en 1994. Avec cette acquisition, la Société des Chemins de Fer du Québec faisait plus que doubler la taille de son réseau.

Pour ce qui est des trafics, les papiers et les cartons représentent présentement 90 % des marchandises circulant sur les voies du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs. Le bois, le grain, les produits chimiques et les anodes de cuivre constituent le reste de la marchandise circulant sur ce tronçon (tableau 3.3). Ainsi, en raison des produits transportés, environ 95 % des wagons qui circulent entre Matapédia et Chandler sont des fourgons et les autres wagons sont pour la plupart des wagons ouverts. Pour ce qui est des wagons citernes, ils sont très peu nombreux à emprunter ces rails.

A tous les jours, deux trains de marchandises empruntent les rails du CFBC d'Est en Ouest. Arrivé à Matapédia, l'un de ces trains se dirige vers le Nouveau Brunswick en empruntant les voies du Chemin de Fer de la Côte Est du Nouveau-Brunswick (NBEER) (carte 3.3) alors que l'autre se dirige vers Montréal en empruntant celles du Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia (CFVM) (carte 3.3).

**TABLEAU 3.3**  
**PRINCIPAUX CLIENTS DU CHEMIN DE FER DE LA**  
**BAIE-DES-CHALEURS, 1999**

<b>Client</b>	<b>Emplacement du client</b>	<b>Type de trafic</b>
Emballage Stone	New Richmond	Carton doublure
Gaspésia	Chandler	Papier
Tembec	St-Alphonse	Bois de sciage
Coopératives	Caplan, St-Elzéar	Grain
Mines Gaspé	Murdochville	Cuivre
Via Rail	Montréal	Passagers

Pour ce qui est du tronçon long de 90 km reliant Chandler à Gaspé (carte 3.4), il s'en est fallu de peu qu'il ne soit complètement abandonné par le CN. En 1995, lorsque ce dernier fut privatisé, on assiste à une répétition du délestage du réseau national du CN qui entraîne la vente de la ligne Matapédia-Chandler au CFBC. Toutefois, ce dernier n'est pas intéressé à faire l'acquisition de l'extrémité est du tronçon soit la partie reliant Chandler à Gaspé. Pour cette raison, le CN a l'intention de démanteler ce tronçon.

C'est en voyant la gravité de la situation que la région, sous l'égide du Conseil régional de Concertation et de Développement (CRCD) réagit et décide de créer le 1<sup>er</sup> novembre 1996, la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie (CCFG) (carte 3.4). Cette corporation est à but non lucratif et ses objectifs sont: 1) de regrouper en corporation les personnes intéressées au maintien et au développement du réseau ferroviaire de la région de la Gaspésie; 2) de promouvoir le développement économique et social de la région de la Gaspésie par l'utilisation du réseau ferroviaire; et 3) d'acquérir les biens meubles et immeubles nécessaires à son opération et de recevoir et administrer des fonds de toute nature en lien avec ses activités.

En juin 1997, la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie procédait à l'achat de ce tronçon du CN. Le montant de cette transaction fût de \$2.6 millions et c'est grâce à un prêt de \$2 millions et à une subvention de \$1 million du gouvernement canadien que la CCFG a pu en faire l'acquisition. Le surplus de \$400 000 avait pour but de permettre à la Corporation de fonctionner et d'organiser la reprise du trafic de marchandise entre les villes de Gaspé et Chandler.

Ainsi, le 5 juillet 1998, pour la première fois depuis plus de sept ans, un train de marchandises quittait Gaspé. Ce train était chargé de près de 800 tonnes d'anodes de cuivre venant de la fonderie de Mines Gaspé, filiale de Noranda à Murdochville (carte 3.4). Pour l'instant, il s'agit du seul client de marchandises de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie. Toutefois, une étude réalisée en 1997 a identifié quelques expéditeurs qui pourraient potentiellement utiliser les services de la CCFG (tableau 3.4).

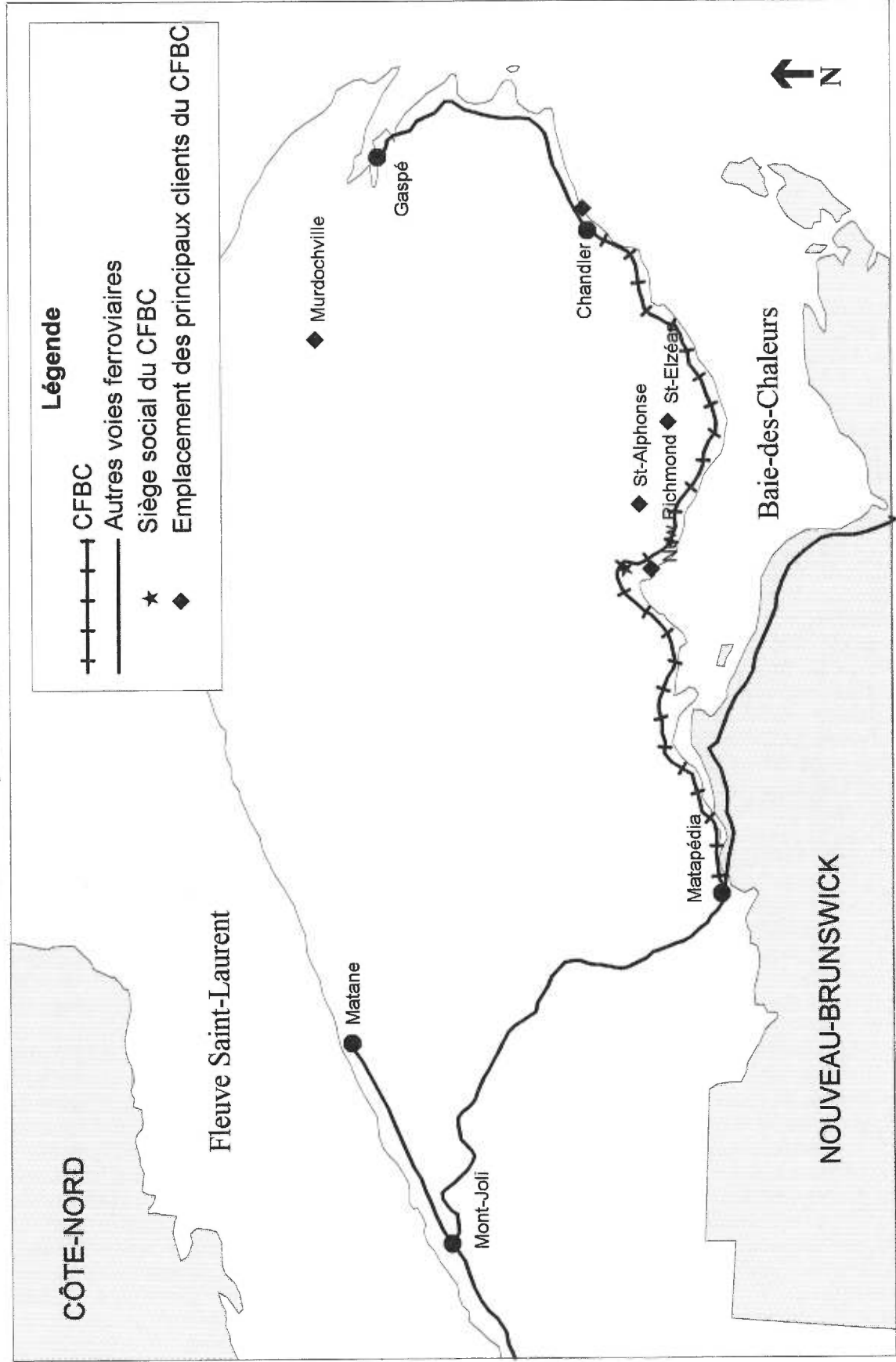
**TABLEAU 3.4**

**CLIENTS ET VOLUME POTENTIEL DE FRET DE LA CORPORATION DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE(1998-2002)**

<b>Client</b>	<b>Type de trafic</b>	<b>Volume</b>	<b>Nombre de wagons</b>
Mines Gaspé	Anodes de cuivre	50 000 tonnes	500
Mines Gaspé	Minerai	55 000 tonnes	510
Ultramar	Bunker <C>	250 000 barils	420
Béton Provincial	Ciment	-	200
Autres	-	-	300
<b>Total</b>			<b>1930</b>

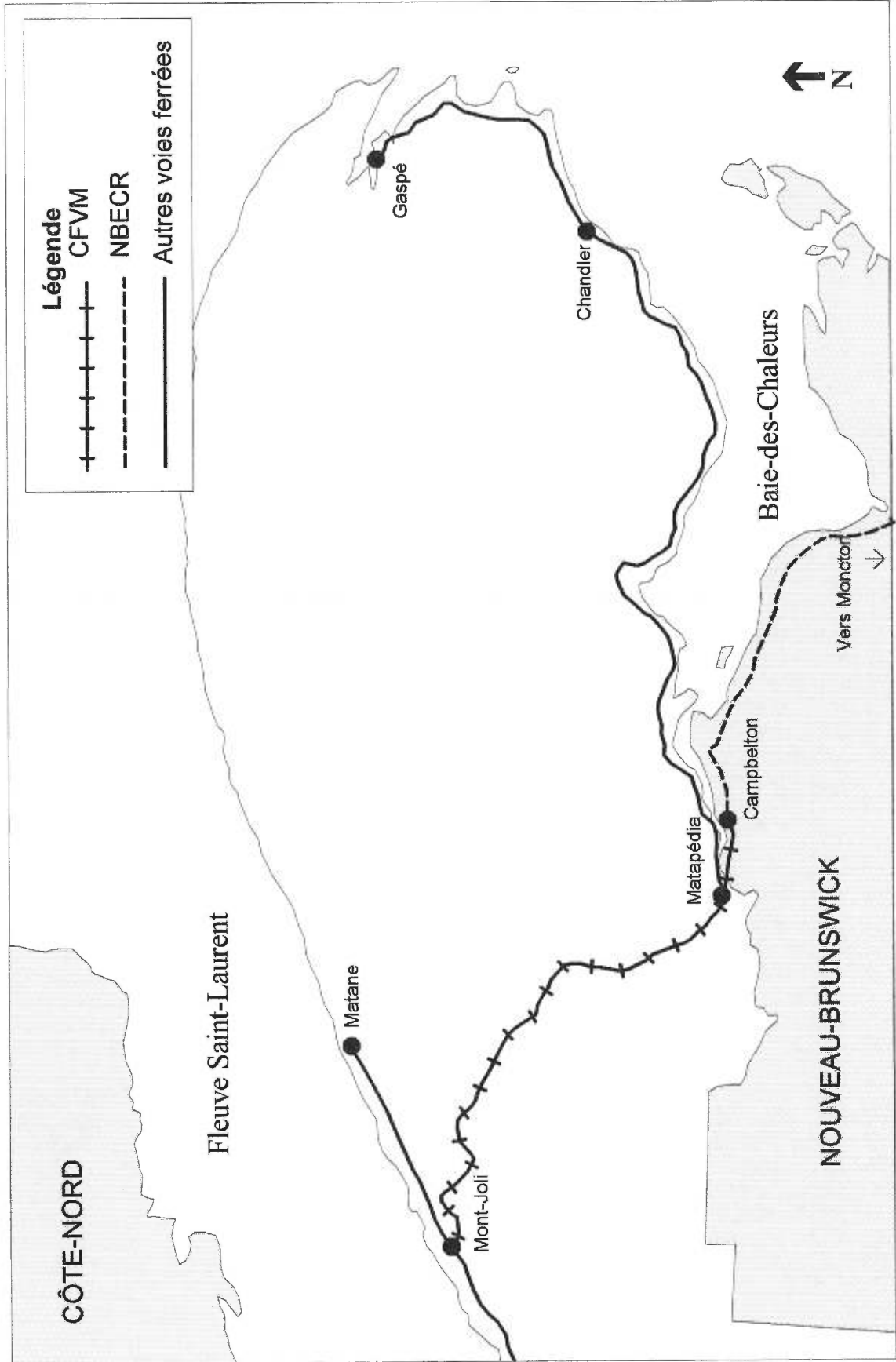
Source: Le Groupe Productivité Plus, 1997

**Carte 3.2** Localisation du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs et de ses principaux clients, 2000

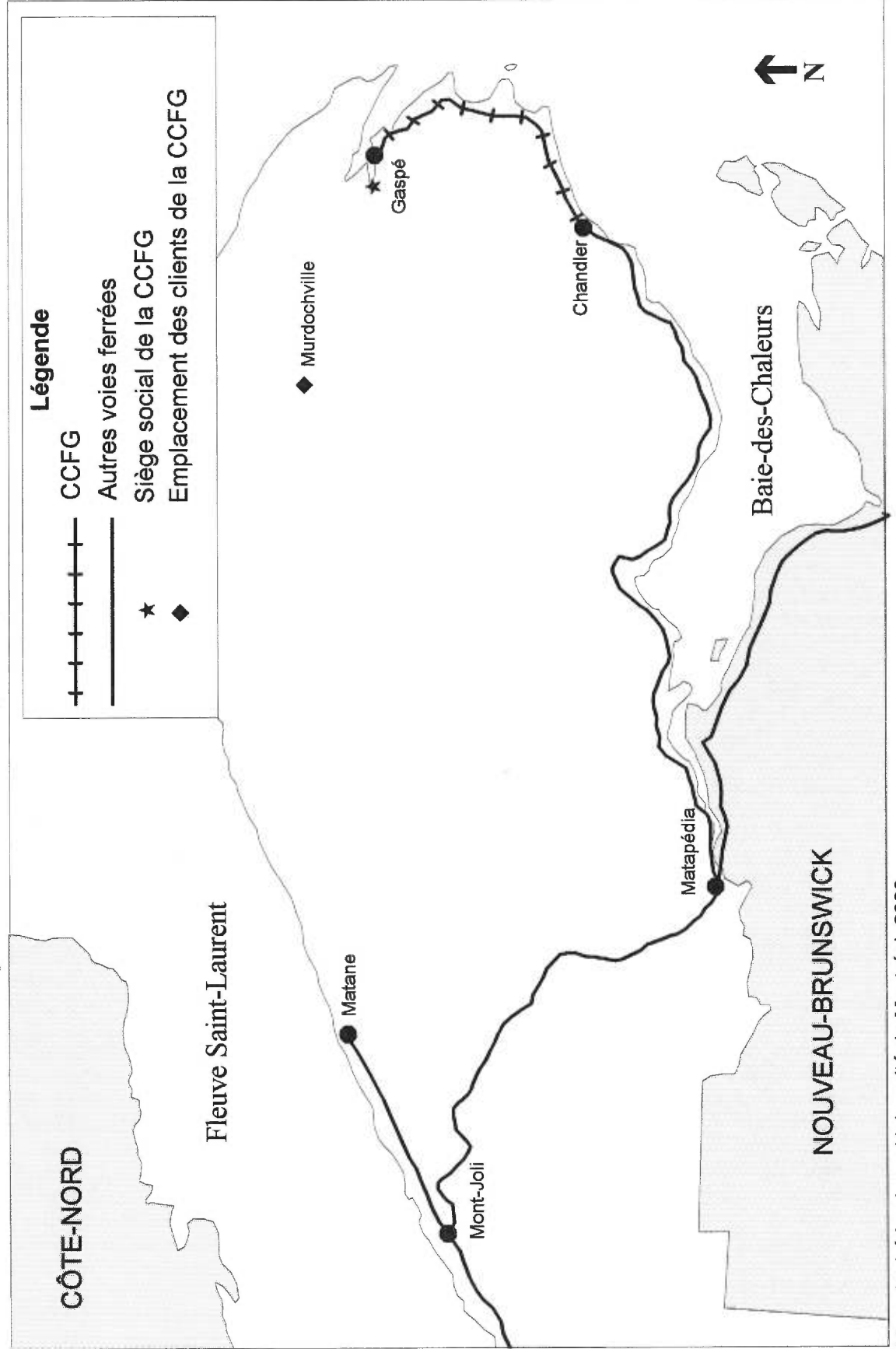




**Carte 3.3** Localisation du Chemin de Fer de la côte Est du Nouveau-Brunswick et du Chemin de Fer de la Vallée de la Matapédia, 2000



**Carte 3.4** Localisation de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie et de ses principaux clients, 2000



Afin de permettre l'acheminement d'une partie de leur production de cuivre et d'anode de cuivre par le rail plutôt que par la route, Mines Gaspé a dû conclure une entente avec plusieurs compagnies ferroviaires. En effet, le cuivre emprunte les rails de la CCFG entre Gaspé et Chandler, ceux du CFBC entre Chandler et Matapédia, ceux du Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia (CFVM) entre Matapédia et Mont-Joli et finalement ceux du CN entre Matapédia et Montréal.

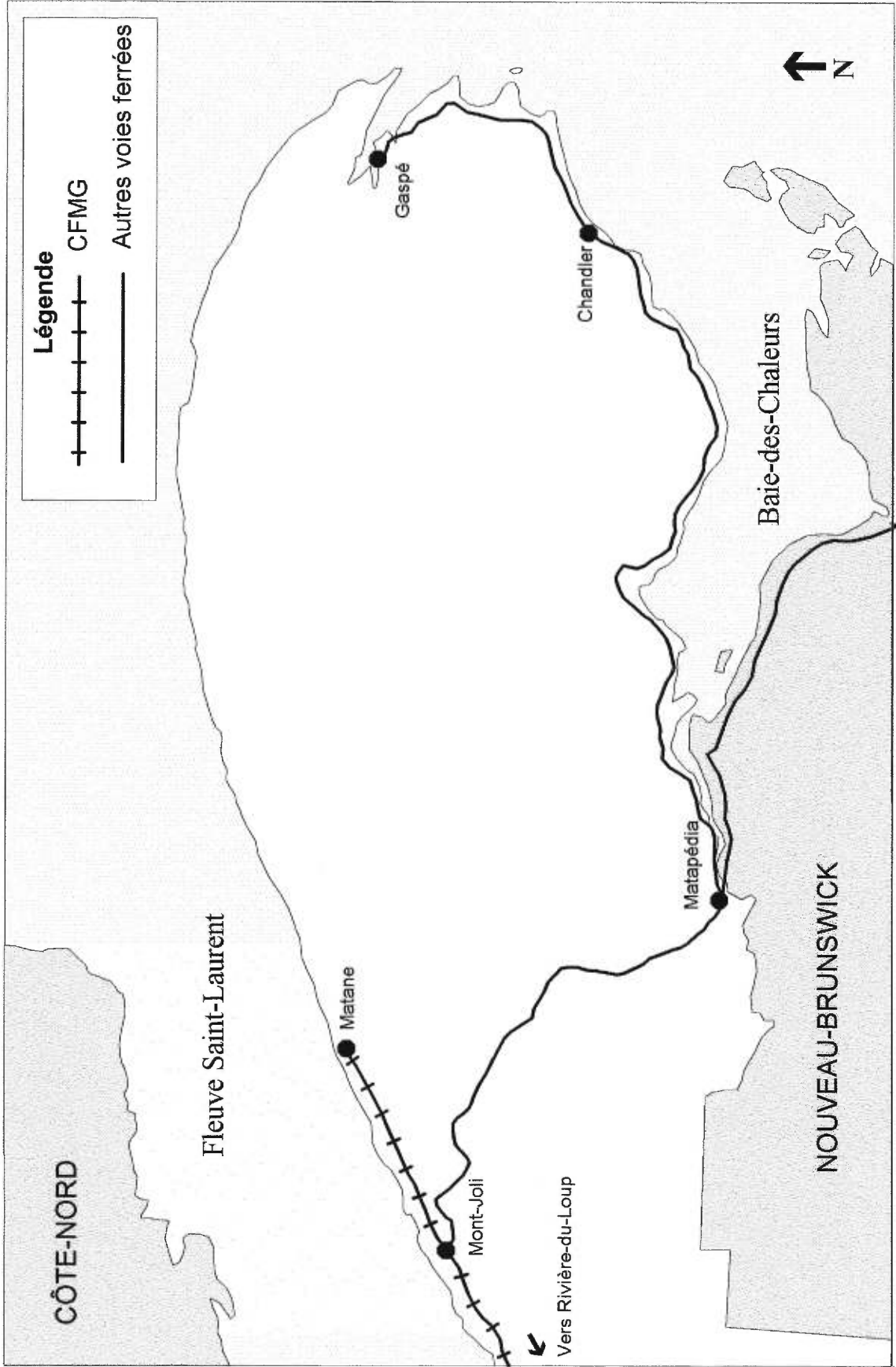
Trois autres CFIL se trouvant reliés directement ou indirectement à ceux de la Gaspésie se sont formés dans les régions voisines soit au Nouveau-Brunswick et au Bas-Saint-Laurent. En décembre 1997, le Canadien National et la Société des Chemins de Fer du Québec ont annoncé la conclusion de la vente du réseau ferroviaire de 485 km reliant Pacific Junction près de Moncton (Nouveau-Brunswick) et Mont-Joli (Québec) (carte 3.3) à deux filiales en propriété exclusive de la Société des Chemins de Fer du Québec. Le Chemin de Fer de la Côte Est du Nouveau-Brunswick (NBECE) devient propriétaire du tronçon situé entre Campbellton et Pacific Junction, au Nouveau-Brunswick (carte 3.3), tandis que le Chemin de Fer de la Vallée de la Matapédia (CFVM) devient propriétaire du tronçon reliant Mont-Joli, au Québec, à Campbellton, au Nouveau-Brunswick (carte 3.3). Le Chemin de fer de la Vallée de la Matapédia a un point d'échange avec le Chemin de fer Baie-des-Chaleurs à Matapédia, au Québec. Finalement, en janvier 1999, le CN a annoncé la conclusion d'une entente de principe avec la Société des Chemins de Fer du Québec pour la vente des 190 km de voie ferrée qui relie Matane à Rivière-du-Loup, au Québec. Ce chemin de fer est ainsi devenu le Chemin de Fer de Matane et du Golfe (CFMG) (carte 3.5).

## **Conclusion**

Ainsi, l'on constate que les grandes compagnies de chemin de fer se retirent de plus en plus des régions périphériques et qu'elles y sont remplacées par des CFIL. Ces conditions soulèvent d'importantes conséquences sur le mode

de gestion des chemins de fer dans ces régions de même que sur la façon de desservir les clients des chemins de fer des régions périphériques. Le nombre croissant de chemins de fer régionaux nous amène donc à nous interroger sur le fonctionnement de ces derniers et sur les conséquences de leur apparition sur les régions qu'ils desservent.

**Carte 3.5** Localisation du Chemin de Fer de Matane et du Golfe, 2000



## Chapitre 4

### La restructuration du transport ferroviaire en Gaspésie

La restructuration du transport ferroviaire et la création de deux CFIL dans la région de la Gaspésie a eu plusieurs effets concernant le fonctionnement et la gestion des tronçons ferroviaires de cette région. Les deux tronçons situés entre Matapédia et Gaspé sont maintenant la propriété de CFIL plutôt que celle d'une grande compagnie ce qui change l'approche des clients et le service qui leur est offert. De plus, le système ferroviaire est dirigé à partir de l'intérieur de la région, ce qui exerce une influence sur le rôle des municipalités et des MRC dans la gestion du réseau. Finalement, la propriété du rail par des CFIL plutôt que par le CN joue un rôle sur le choix du mode de transport pour l'expédition des produits qui sont fabriqués par les différentes entreprises de la région. Ce chapitre qui relate les résultats des entrevues réalisées en juin 1999, étudie: 1) l'émergence des CFIL en Gaspésie; 2) le fonctionnement du transport ferroviaire en Gaspésie; 3) le trafic ferroviaire en Gaspésie; 4) le rôle des autorités locales dans la gestion du rail; et 5) la place du transport ferroviaire en Gaspésie.

#### 4.1) L'émergence des CFIL

Plusieurs raisons ont motivé la création des deux CFIL de la Gaspésie. Dans le cas du Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, les propriétaires ont décidé d'acheter le tronçon afin de profiter d'une opportunité d'affaire qui s'offrait. Selon eux, ce chemin de fer avait un potentiel économique intéressant et ils y ont vu une occasion de réaliser un profit. De plus, l'acquisition de ce chemin de fer leur permettait de créer leur propre emploi.

A l'opposé, la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie a décidé de se porter acquéreur du tronçon compris entre Chandler et Gaspé afin d'éviter le

démantèlement de ce dernier par le CN. Cette initiative que se proposait de prendre le CN, aurait pu avoir des conséquences économiques et sociales négatives sur la région gaspésienne. L'achat de ce tronçon par la CCFG n'a donc pas été une décision d'affaire mais plutôt une décision corporatiste. Par conséquent, sa raison d'être au départ n'était pas de générer des profits mais d'assurer le maintien en place des rails et du service ferroviaire pour que la population et les entreprises locales puissent continuer de profiter de ce mode de transport. La raison d'être de ce CFIL était à court terme d'éviter le démantèlement des rails. A moyen terme, le but de ce CFIL est de ramener suffisamment de trafic sur le tronçon pour que le CFBC puisse s'y intéresser et éventuellement le racheter.

Pour ce qui est des nouvelles politiques gouvernementales comme les Droits de Services Maritimes, l'abolition du programme d'aide au transport dans l'Est du Québec, les normes environnementales et la possible application du principe de l'utilisateur-payeur sur les routes, elles n'ont eu aucune influence sur les actuels propriétaires à se porter acquéreur des tronçons lorsque ces derniers furent mis en vente par le CN. Bien que ces facteurs aient été étudiés et pris en considération, ils n'ont pas été déterminants dans la prise de décision.

Les propriétaires des deux CFIL considèrent qu'il n'y a pas vraiment eu d'obstacles lors de la prise en charge des tronçons. Pour la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie, le principal obstacle fût de rassembler les fonds nécessaires à son achat. De plus, selon les responsables de la CCFG, le CN n'était pas favorable à la vente du tronçon ferroviaire Chandler - Gaspé. Ce dernier, aurait pu obtenir une somme de \$4.5 millions en vendant l'acier des rails. En vendant le tronçon ferroviaire tel quel à un CFIL, il ne récolterait que \$3 millions. Pour cette raison, le CN fût en quelque sorte un obstacle à la prise en charge du tronçon par la CCFG. Toutefois, chacun considère que depuis l'adoption de la nouvelle loi sur les transports au Canada, il est très facile de se

porter acquéreur des tronçons mis en vente par les compagnies ferroviaires Canadien National et Canadien Pacifique.

Pour ce qui est de l'état physique des deux tronçons, le réseau du Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs, est considéré adéquat par ses propriétaires. L'état du réseau du CFBC permet de répondre aux besoins et aux demandes des expéditeurs qui l'utilisent. Il n'y a aucune limite spéciale quant au poids et à la vitesse des wagons. Pour ce qui est de l'entretien normal du tronçon, le CFBC a un programme d'entretien annuel de son réseau dans lequel il investi entre \$ 500 000 et 600 000 annuellement, ce qui permet de le préserver dans un état convenable.

Concernant le tronçon Chandler - Gaspé (CCFG), certaines portions du réseau, sont en moins bon état et ce problème touche particulièrement les ponts (Bridgeville, Grande-Rivière, Pabos). Ceci oblige les trains à ralentir sur ces derniers. Ainsi, les délais d'expéditions sur ce tronçon sont plus longs. De plus, la voie doit traverser un tunnel à la hauteur de Port-Daniel. Ce tunnel rend impossible le passage de wagons gerbés. On ne prévoit toutefois pas remédier à cette situation à court terme en raison des coûts que cela entraînerait.

En ce qui a trait au programme d'aide de \$19 millions répartis sur 5 ans, mis sur pied en 1999 par le Gouvernement du Québec dans le but de venir en aide aux CFIL, cette somme semble suffisante bien qu'il soit difficile d'évaluer la répartition de cette somme entre les CFIL.

Maintenant que les tronçons sont acquis, le principal obstacle pour les deux CFIL semble être l'incertitude économique prévalant dans la région de la Gaspésie. Ainsi, il est difficile pour eux de faire des prévisions à long terme car certaines industries qui utilisent leurs services connaissent une situation économique difficile comme c'est le cas de l'usine Gaspésia (Gagné, 1999a; 1999b).



A la lumière de ceci, on est en mesure de constater que l'achat du tronçon Matapédia - Chandler par le CFBC s'est fait de façon pro-active, alors que celui du tronçon Chandler - Gaspé par la CCFG s'est plutôt fait de façon réactive. En effet, la décision de former la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie afin de procéder à l'achat de ce dernier tronçon, a fait suite à la menace du CN de démanteler le tronçon. C'est afin d'éviter cette éventualité qu'on a rassemblé les sommes d'argent nécessaires à son achat. Le Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs s'est quant à lui montré intéressé à l'achat du tronçon Matapédia - Chandler immédiatement après sa mise en vente par le CN.

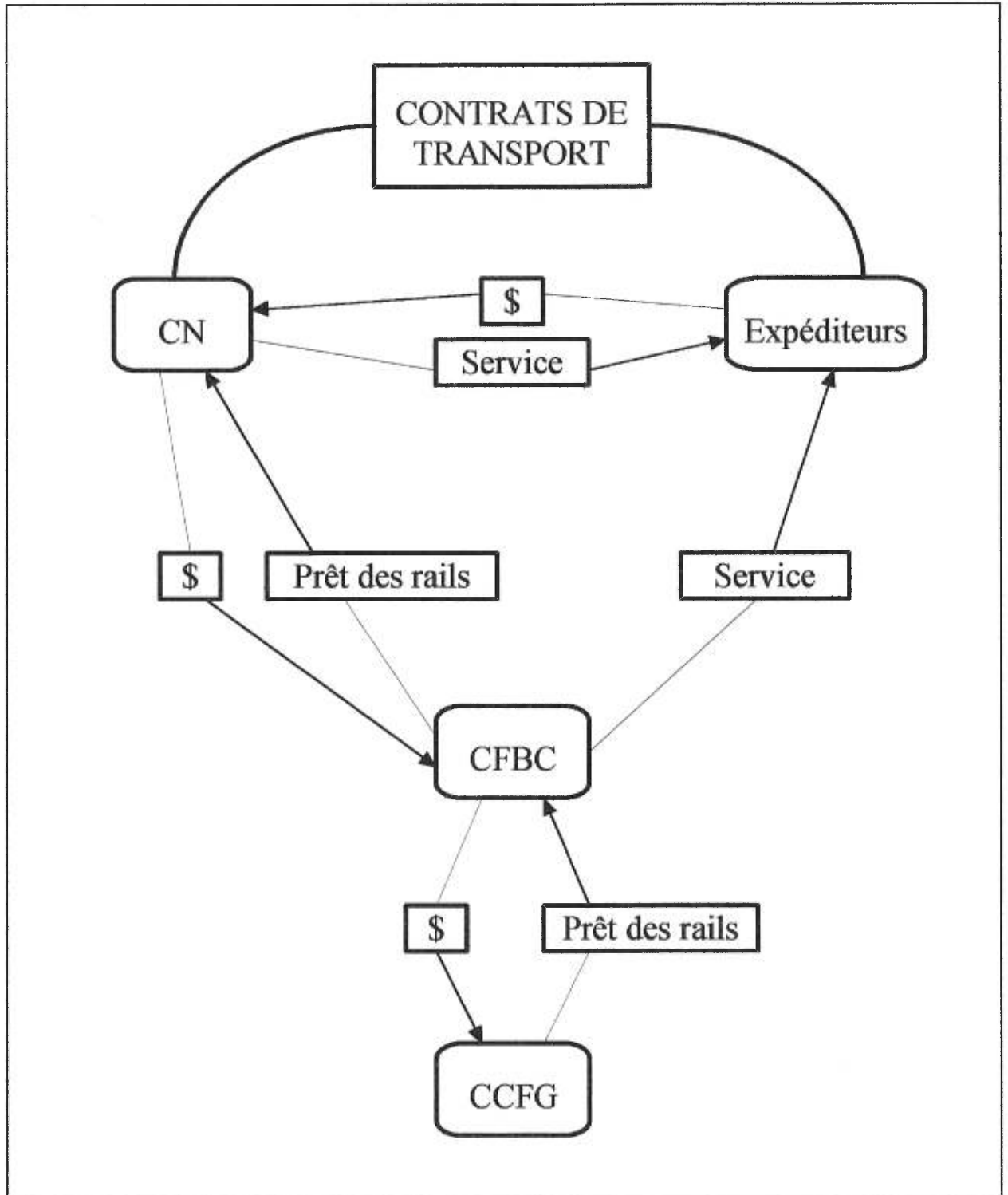
#### **4.2) Le fonctionnement du transport ferroviaire en Gaspésie**

Les entrevues menées auprès des représentants des CFIL nous ont permis de constater que le CN est toujours impliqué dans les services ferroviaires de la région de la Gaspésie. Les deux CFIL agissent comme des sous-traitants pour le CN. La plupart des contrats de transport ferroviaire en Gaspésie sont signés directement entre les entreprises gaspésiennes et le CN. De plus, c'est le CN qui envoie les factures aux entreprises de la Gaspésie qui utilisent le chemin de fer pour l'expédition de leurs produits. Enfin, comme les contrats d'expéditions sont signés directement entre l'expéditeur et le CN, c'est ce dernier qui fait appel au CFBC pour le transport des marchandises entre Matapédia et Gaspé. Pour ce qui est du transport du cuivre de Mines Gaspé, le CFBC loue les rails de la CCFG. Ainsi, le CFBC fait de la sous-traitance pour le CN. Pour ce qui est de la CCFG, elle ne fait que la location de ses rails (graphique 4.1).

Suite aux entrevues, nous avons remarqué que les clients des deux CFIL voient peu de différences entre le service qui est offert maintenant et celui qui était offert à l'époque où le CN était propriétaire des tronçons. Certains d'entre eux attribuent cela au fait qu'ils doivent toujours passer par le CN pour négocier les prix et pour procéder aux demandes de wagons.

GRAPHIQUE 4.1

LES OPÉRATIONS DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL EN GASPÉSIE, 1999



Selon la plupart des clients, les délais de livraisons ne se sont pas améliorés à l'exception de ceux nécessaires pour l'acheminement des produits miniers. Ainsi, les délais de livraison du cuivre de Murdochville vers Montréal étaient de 3 semaines à l'époque du CN. C'est ce qui avait incité la compagnie Mines Gaspé à expédier l'ensemble de sa production par camion depuis 1991. Suite à la vente du tronçon Chandler-Gaspé à la CCFG, les expéditions de cuivre par chemin de fer ont repris en 1998 et les délais sont maintenant de 5 jours ouvrables.

Ceci semble toutefois représenter une exception. Les clients expédiant d'autres types de produits ont affirmé que les délais de livraisons sont toujours sensiblement les mêmes. Dans le cas du papier journal, ce sont constamment les mêmes wagons du CN qui sont en circulation. Les délais de livraison dépendent toujours du CN puisque les papetières doivent attendre la disponibilité des wagons de papier de cette compagnie pour expédier leurs produits. Un des expéditeurs a déploré que le CN ne réponde parfois même pas aux demandes de wagons qui lui sont adressées. En effet, l'ensemble des wagons marchandises qui circulent sur les voies de l'un ou de l'autre des deux CFIL appartient au CN. Toutefois, ces wagons sont souvent tirés par des locomotives du CFBC.

Bien que les délais de livraisons ne se soient pas vraiment améliorés dans la plupart des cas, les compagnies qui utilisent le chemin de fer mentionnent que les communications sont plus faciles et plus fréquentes avec la CCFG et le CFBC qu'elles ne l'étaient avec le CN. Il y a des contacts quotidiens entre ces deux partis concernant l'entrée et l'arrivée des wagons.

Les CFIL eux-mêmes pensent offrir un avantage aux expéditeurs par rapport aux chemins de fer nationaux puisqu'ils sont plus disponibles. Les contacts avec les clients sont plus fréquents et de meilleure qualité. Ils affirment offrir un service plus personnalisé que le CN. Ainsi, il devient plus facile pour les

expéditeurs d'obtenir de l'information sur l'état du transport de leur marchandise. Il est aussi plus facile de pouvoir faire des revendications spéciales lorsque cela devient nécessaire. Il y a donc un rapprochement de la clientèle qui permet aux CFIL de pouvoir offrir un meilleur service.

Toutefois, concernant les tarifs d'expédition, la vente des tronçons n'a pas apporté de changements puisque les compagnies sont toujours liées au CN. La facturation se fait par le CN. Lorsque le choix des compagnies s'arrête sur le train comme mode de transport, ces dernières doivent négocier des contrats d'expédition. Dans le but d'épargner des sommes importantes et pour éviter d'avoir à répéter le processus de négociation des tarifs, les compagnies négocient leurs ententes de transport par chemin de fer avec une seule compagnie. Par conséquent, même si les produits d'une compagnie de la Gaspésie doivent passer sur les voies de plusieurs CFIL de même que sur celles du CN avant d'atteindre leur destination finale, les négociations sur les tarifs de transport se font dans la grande majorité des cas, uniquement avec le CN.

Lorsque les contrats de transport entre les expéditeurs de la Gaspésie et le CN sont signés, c'est ce dernier qui doit conclure une entente avec les différents CFIL. Il n'y a donc pratiquement pas de contacts entre les expéditeurs et les CFIL pour ce qui est de la négociation des prix. Ceci cause des problèmes à certains clients puisqu'ils trouvent que la communication avec le CN est difficile. Certains expéditeurs ont déploré le fait que s'il y a une erreur de facturation, il peut être difficile de la faire corriger par le CN.

Il y a toutefois une différence entre le fonctionnement des deux CFIL. Du côté du CFBC, c'est le CN qui lui donne une redevance sur les profits des contrats de transport signés entre ce dernier et les différentes entreprises de la région. Par contre, lorsqu'il s'agit d'expédier par chemin de fer les produits d'une entreprise située à l'est de Chandler comme c'est le cas de Mines Gaspé, l'expéditeur négocie un contrat avec le CN, qui effectue une sous-traitance avec le

CFBC. Ce dernier, à son tour, offre des redevances à la CCFG pour l'emprunt de ses rails.

Avec la restructuration du transport ferroviaire et la création des deux CFIL de la Gaspésie, il est fréquent que la marchandise expédiée circule sur les voies de plus d'une compagnie ferroviaire. Ce passage de la marchandise des expéditeurs des voies d'une compagnie ferroviaire à une autre se fait généralement sans difficulté. Même si les marchandises embarquent sur les voies d'une autre compagnie ferroviaire, elles restent sur les mêmes wagons. Ces wagons appartiennent au CN car les deux CFIL n'en possèdent aucun et la plupart du temps, les contrats de transport sont signés directement entre le CN et les expéditeurs.

Pour assurer le suivi de la marchandise expédiée par chemin de fer, les expéditeurs de même que les deux CFIL utilisent presque exclusivement le site Internet du CN qui est spécialement conçu à cet effet. Ainsi dans la plupart des cas, c'est le CN plutôt que le CFIL qui rend possible pour les expéditeurs le suivi des marchandises.

Les entrevues nous ont permis de constater que lorsque les compagnies doivent choisir un mode de transport pour l'expédition de leurs produits, le prix est le facteur le plus déterminant. Lorsque les marchandises sont transportées par chemin de fer plutôt que par camion, on réduit l'usure des routes. Mais, les utilisateurs défraient les coûts d'entretien des tronçons ferroviaires contrairement aux coûts d'entretien des routes qui sont défrayés par l'ensemble des contribuables. Ainsi, il devient plus avantageux pour certaines entreprises de la région d'expédier la plus grande part de leur production par camion. Les entreprises expédient par chemin de fer, seulement la quantité de marchandise excédant la capacité totale de l'industrie du camionnage.

Par rapport au cabotage, les dirigeants des CFIL affirment que le transport des marchandises par train offre l'avantage d'être plus rapide et de pouvoir desservir la presque totalité du continent Nord Américain soit à l'intérieur des terres et le long des zones côtières. De plus, les installations nécessaires pour le chargement des trains sont relativement peu coûteuses comparativement à celles nécessaires pour le chargement des bateaux.

Toutefois, selon les responsables des expéditions des différentes entreprises rencontrées, la décision d'utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre est parfois prise à l'extérieur de la région. Plusieurs compagnies de la Gaspésie sont des filiales ou des usines appartenant à de grandes compagnies dont le siège social est situé à l'extérieur de la région. Les contrats ayant trait au transport sont la plupart du temps signés directement entre le bureau central et les transporteurs. Les compagnies négocient donc des contrats de transport pour une plus importante quantité de marchandises, ce qui leur permet d'obtenir un plus grand pouvoir de négociation et de réaliser des économies d'échelle.

#### *i) Stratégies utilisées pour rentabiliser les CFIL*

Selon les responsables de chacun des CFIL, la stratégie à adopter pour que leur chemin de fer soit rentable, est de prendre les moyens pour convaincre d'anciens clients du CN de faire appel à nouveau au train pour l'expédition de leurs produits. Pour réussir cela, les responsables de chacun des CFIL tentent d'offrir des conditions favorables à leur rapatriement.

De plus, comme il s'agit de petites entreprises ferroviaires, elles peuvent fonctionner avec un nombre restreint d'employés. Par exemple, le CFBC ne compte qu'une vingtaine d'employés et ces employés sont non-syndiqués. Du côté de la CCFG, on ne retrouve aucun employé permanent. Ainsi, les coûts d'opération de ces CFIL sont moindres que ceux d'un chemin de fer national.

Ceci permet donc au CFBC d'offrir au CN des tarifs compétitifs, permettant à ce dernier d'offrir lui même des tarifs compétitifs à ses clients de la Gaspésie.

Finalement, afin de rentabiliser les CFIL, on compte dans une moindre mesure, sur l'application par les gouvernements de lois et de tarifs tels les Droits de services maritimes et l'abandon du programme d'aide au transport dans l'Est du Québec afin que le transport ferroviaire puisse devenir plus compétitif face aux autres modes.

Malgré cela, l'autofinancement du tronçon Chandler - Gaspé semble pratiquement impossible en raison de sa position en bout de ligne. Selon les responsables de ce tronçon ferroviaire, la meilleure façon de le rentabiliser serait de l'annexer au tronçon Matapédia - Chandler du CFBC. De cette façon, l'ensemble du nouveau tronçon Matapédia - Gaspé pourrait être rentable d'après les responsables de la CCFG. Il serait toutefois surprenant que le CFBC fasse l'acquisition d'un tronçon ferroviaire sur lequel circule la marchandise d'un seul client et dont l'état physique impose des contraintes quant à la vitesse et au poids des trains. Pour l'instant, on compte sur l'aide des gouvernements et de certaines municipalités afin de maintenir le tronçon.

Il serait toutefois surprenant de voir le CFBC s'intéresser au tronçon Chandler - Gaspé puisque ce chemin de fer n'a qu'un seul client. De plus, les clients potentiels pour ce chemin de fer sont peu nombreux. Il est possible que le pétrole de la raffinerie Ultramar à Saint-Romuald près de Québec puisse être acheminé en Gaspésie par chemin de fer plutôt que par bateau, et que l'on procède à la construction d'une cimenterie à Port-Daniel. Toutefois, il ne s'agit là que de projets sur lesquels la CCFG ne peut compter pour intéresser le CFBC à acquérir le tronçon.

*ii) Façon dont les CFIL se sont adaptés aux besoins des entreprises locales*

Afin d'inciter certains anciens clients du CN à faire appel aux trains pour l'expédition de leurs produits, le CFBC et la CCFG ont à s'adapter aux différents besoins des entreprises de la Gaspésie. A ce sujet, le fait que chacun des CFIL soit dirigé de l'intérieur de la région leur donne un certain avantage puisque leurs dirigeants sont au fait des réalités économiques, politiques et industrielles régionales. Ils sont en mesure de savoir quelles entreprises sont des clients potentiels, de même que les besoins de transport de ces derniers.

L'un des premiers moyens utilisé par les deux CFIL pour répondre aux besoins de leurs clients est de maintenir un contact quotidien avec ces derniers afin de s'assurer de leur satisfaction et de prendre connaissance de leurs revendications possibles et leurs nouveaux besoins.

On constate que depuis qu'ils sont propriétaires des tronçons ferroviaires, chacun des CFIL a fait augmenter la fréquence du service ferroviaire. Ainsi, chaque jour au moins un train de marchandises emprunte la portion de chemin de fer comprise entre Matapédia et Chandler. En ce qui a trait à la portion Chandler - Gaspé, deux trains de marchandises l'emprunte chaque semaine. Cette augmentation de la fréquence de service venait combler une lacune qui existait concernant le service ferroviaire de marchandises à l'époque où le CN était propriétaire des tronçons. L'augmentation de la fréquence du service ferroviaire permet aux expéditeurs d'acheminer de plus petites quantités de fret mais de façon plus régulière et éviter d'entreposer une trop grande quantité de marchandise, ce qui leur permet de réaliser des économies d'entreposage.

Les deux CFIL semblent également avoir amélioré la ponctualité des trains et réduits les délais de livraison de la marchandise. Lorsqu'une entreprise fait appel à l'un ou l'autre des chemins de fer pour l'expédition de ses produits, la compagnie et le CFIL s'entendent sur l'horaire du train. Si l'arrivée du train est



retardée, le CFIL s'engage à tenir l'expéditeur au courant de la nouvelle heure prévue. Les délais de livraison se sont aussi améliorés depuis que les deux tronçons ont été acquis par les CFIL. L'amélioration des délais de livraison fût surtout remarquée chez Mines Gaspé où l'expédition d'anodes de cuivre de Murdochville vers Montréal pouvait prendre plus de trois semaines. Depuis que la CCFG a acquis le tronçon, le transport du cuivre entre les deux villes ne nécessite que cinq jours ouvrables.

*iii) Différences entre les modes de fonctionnement et de gestion du CN et des CFIL*

De nombreuses différences existent entre le mode de fonctionnement et de gestion qu'avait le CN à l'époque où ce dernier était propriétaire des deux tronçons ferroviaires de la Gaspésie et le mode de fonctionnement aujourd'hui en vigueur avec le CFBC et la CCFG.

Premièrement, lorsque le CN était propriétaire des tronçons, la gestion et les décisions concernant le chemin de fer entre Matapédia et Gaspé se prenaient au siège social de la compagnie à Montréal. De plus, comme il ne s'agissait pas d'une ligne principale pour le CN, il semble que peu d'efforts étaient déployés afin de convaincre de nouveaux clients d'utiliser le chemin de fer. De la même façon, peu d'efforts étaient faits afin de s'assurer de la satisfaction des clients qui utilisaient le chemin de fer. Aujourd'hui avec les CFIL, la gestion se fait directement dans la région. Les responsables des chemins de fer sont donc plus près de leurs clients et il est plus facile pour ces derniers de faire connaître leurs différents besoins. De plus, comme chacun des CFIL ne possède qu'une seule ligne ferroviaire et que leur santé financière dépend du nombre de clients qui utilisent leur tronçon, tous les efforts sont déployés afin de trouver des moyens pour attirer de nouveaux clients et pour satisfaire les entreprises qui utilisent déjà le chemin de fer pour l'expédition de leurs produits, ce qui n'était pas le cas à l'époque où le CN était propriétaire.

Deuxièmement, le CN n'avait pas à faire la location de wagons ou de locomotives, ce qui n'est pas le cas des CFIL. De plus, comme l'ensemble des lignes connexes au tronçon Matapédia - Gaspé appartenait aussi au CN, les compagnies qui faisaient appel à ses services, n'avaient pas à être en contact avec d'autres compagnies ferroviaires.

Depuis que la CCFG et le CFBC sont propriétaires des tronçons ferroviaires, les choses sont différentes puisque ces deux CFIL ne possèdent pas de wagons. Ils doivent compter sur la disponibilité des wagons des autres compagnies ferroviaires dont le CN. De plus, comme les CFIL ne sont pas propriétaires des tronçons qui les juxtaposent, la marchandise qui emprunte leur rail doit obligatoirement passer sur les rails d'au moins une autre compagnie ferroviaire afin de parvenir à toute destination se trouvant à l'extérieur de la Gaspésie.

Bref, chacun des CFIL est constamment à la recherche de nouveaux clients. Toutefois, les entreprises pouvant potentiellement utiliser le chemin de fer pour le transport de leurs produits sont peu nombreux en Gaspésie. Si ils réussissent à en trouver, ces derniers peuvent conclure une entente de transport directement avec le CFIL qui aura à trouver des wagons disponibles pour le transport de la marchandise de ce nouveau client. Toutefois, ce nouveau client a aussi la possibilité de conclure une entente directement avec le CN qui devra alors faire appel au service d'un ou des deux CFIL pour le transport de la marchandise entre Matapédia et Gaspé.

#### **4.3) Le trafic ferroviaire en Gaspésie**

Parmi les principaux clients marchandises du Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, on retrouve des entreprises œuvrant dans les secteurs des mines, du

bois et du papier. Il s'agit de Mines Gaspé, Tembec, Emballage Stone et Gaspésia. Ce dernier client compte d'ailleurs pour près de la moitié du chiffre d'affaire du CFBC. De plus, ce CFIL compte aussi quelques clients dont le volume de marchandises à transporter est moins important tels l'Association Coopérative de Saint-Elzéar. La marchandise transportée se compose donc principalement de produits semi-finis.

En ce qui a trait à la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie, seule la compagnie Mines Gaspé emprunte ses rails pour l'expédition de marchandise. Ce client est une usine de transformation du cuivre. Le cuivre prend son origine de Murdochville sous forme de lingots et se dirige vers la région de Montréal afin d'y subir d'autres transformations.

Enfin, les deux CFIL comptent comme client la Compagnie *Via Rail* qui effectue la location des rails afin d'offrir un service de transport de passagers sur la rive méridionale de la péninsule gaspésienne jusqu'à Gaspé.

L'enquête de terrain révèle qu'en Gaspésie, la quasi totalité de la production des plus importantes entreprises est destinée à des marchés situés à l'extérieur de la région (tableau 4.1). Pour ce qui est de la part de la production qui est expédiée par chemin de fer, elle est entièrement destinée à des marchés extérieurs. Par exemple, à Mines Gaspé l'ensemble des anodes de cuivre produites (120 000 tonnes/an) se dirige vers Montréal. De ce total, 80 000 tonnes sont expédiées par camion et 40 000 tonnes par chemin de fer. Quant à l'acide sulfurique qui y est produite, l'ensemble de la production se dirige par camion vers les États-Unis.

Pour ce qui est du concentré de cuivre nécessaire à la fabrication des anodes de cuivre, jusqu'à septembre 1999, 50% provenait directement de la mine de Murdochville et 50% provenait de mines situées outre-mer. Depuis septembre 1999, l'ensemble du concentré de cuivre provient des mines outre-mer puisque la

mine gaspésienne est épuisée. Ce concentré qui provient de l'extérieur est débarqué au port de Gaspé et se rend à Murdochville par camion.

D'après les dirigeants de Mines Gaspé, si la production d'anodes de cuivre augmente, on aura vraisemblablement à expédier ce surplus de production par chemin de fer, car l'ensemble des camions ayant à faire un retour à vide vers Montréal est déjà utilisé. Toutefois, si le nombre de camions disponible augmente de façon proportionnelle à l'augmentation de la production, la part de marchandise expédiée par train resterait la même.

**TABLEAU 4.1**

**DISTRIBUTION MODALE DES PRINCIPALES EXPÉDITIONS DE MARCHANDISE À L'EXTÉRIEUR DE LA GASPÉSIE, 1999**

	% expédié par chemin de fer	% expédié par camion	% expédié par bateau	Total
<b>Mines Gaspé</b>	33	67	0	100
<b>Gaspésia</b>	80	0	20	100
<b>Ass. Coop. De St-Elzéar</b>	20	80	0	100
<b>Emballage Stone</b>	70	30	0	100

Source: Entrevues.

Pour une entreprise comme Mines Gaspé, les conséquences d'une interruption de service ferroviaire sont peu importantes selon les dirigeants de l'entreprise puisque entre 1991 et 1998, la compagnie ne s'est servie que du transport routier pour l'expédition des anodes de cuivre vers Montréal. Toutefois, à cette époque, le coût du transport des anodes de cuivre était plus élevé puisque la compagnie faisait appel à des camions qui devaient se rendre à vide jusqu'à Murdochville pour y prendre les anodes de cuivre.

Chez Gaspésia, la situation est sensiblement la même puisque la production est destinée à l'extérieur de la région. Cependant, cette papetière utilise presque uniquement le train et le bateau pour expédier son papier. Près de 80% de la production de Gaspésia est expédiée par train alors que 20% est expédié par bateau via le port de Chandler. En ce qui a trait aux produits que l'usine doit importer pour la fabrication du papier, ils arrivent par camion. Les quantités requises ne sont pas suffisamment importantes pour nécessiter l'utilisation du transport ferroviaire ou maritime.

Pour une entreprise comme Gaspésia, le démantèlement du chemin de fer aurait d'importantes conséquences. Si le chemin de fer est démantelé, le marché du papier de l'usine devrait être modifié et certains clients seraient perdus. Le client de Pittsburgh qui achète 40% de la production de l'usine, exige que le papier arrive par train pour des raisons d'infrastructures d'accueil. Ainsi, si le chemin de fer est démantelé, la Gaspésia est obligé d'envoyer son papier par camion jusqu'à Campbellton afin qu'il y soit placé sur des wagons. Cette solution augmenterait les coûts d'expéditions et aurait des conséquences sur le niveau de compétitivité de l'entreprise.

A l'Association Coopérative de Saint-Elzéar, 20% de la production est expédiée vers les marchés de Toronto et des États-Unis. La production qui se dirige vers ces deux marchés est expédiée par chemin de fer. Pour ce qui est du reste de la production (80%), elle est expédiée par camion vers différents marchés du Québec et des Maritimes. Cette entreprise prévoit augmenter sa part de marchandise expédiée par chemin de fer seulement si ses quotas d'exportation vers les États-Unis augmentent.

Chez Emballage Stone, l'ensemble de la marchandise est également destiné à l'extérieur de la région. Jusqu'en 1998, 70% de la production était exportée par chemin de fer et 30% était expédiée par camion. Toutefois, la compagnie essaie maintenant de réduire les expéditions par chemin de fer car ce

mode de transport est plus dispendieux que le transport par camion. Ainsi, au mois de mai 1999, la compagnie a utilisé 55 wagons et 45 camions. Par conséquent, le démantèlement du rail aurait peu de conséquences. Ainsi, un démantèlement de la voie ferrée ne ferait qu'accélérer le processus de retour à l'utilisation unique du camionnage. Pour ce qui est de l'amidon provenant des États-Unis et du "South Cole" provenant de la Saskatchewan qui sont nécessaires à la fabrication du carton, ils arrivent tous deux par wagons citernes. Ici, c'est la nature du produit plutôt que la quantité qui justifie le choix du mode de transport.

L'ensemble de la production des clients des CFIL est donc destiné à l'extérieur de la région de la Gaspésie. De la même façon, l'ensemble de la marchandise transportée par les CFIL vers les usines de leurs clients de la Gaspésie, provient de l'extérieur de la région. On estime la proportion de wagons quittant la région par rapport aux wagons y pénétrant à 7 pour 1.

La possibilité d'augmenter la part de marchandise expédiée par chemin de fer est directement reliée à la production des usines. Les représentants de la plupart d'entre elles ont affirmé que si la production de l'entreprise augmente, le pourcentage de marchandise expédié par train pourrait aussi augmenter.

*i) Raisons poussant les entreprises à utiliser le chemin de fer plutôt que les autres modes de transport*

Plusieurs raisons peuvent amener les entreprises de la Gaspésie à choisir le train comme mode de transport de leurs produits. Toutefois, les tarifs avantageux de transport qu'offre le transport par chemin de fer, semble être le principal critère de sélection du transport par chemin de fer. Puisque la totalité des entreprises de la Gaspésie qui utilisent le chemin de fer desservent un marché généralement situé à plus de 500 km, le train offre un avantage économique par rapport au camion (voir graphique 1.2).

Toutefois, certaines circonstances particulières peuvent faire en sorte que l'utilisation du camion devienne plus économique et ce, même au delà d'une distance de 750 km. Comme cela se produit en Gaspésie, de nombreux camionneurs acceptent de réduire leurs prix lors d'un trajet de retour vers les grands centres et ce, afin d'éviter un retour à vide. Souvent, les prix du transport par camion sont réduits à un niveau que les chemins de fer ne peuvent concurrencer. Cependant, de façon générale en raison de la distance séparant la Gaspésie des principaux marchés que desservent les entreprises de son territoire, l'expédition par train offre un avantage économique par rapport à l'expédition par camion.

En plus du coût avantageux, la qualité du service offert par les compagnies ferroviaires est une autre des raisons qui pousse les entreprises à utiliser le chemin de fer plutôt qu'un autre mode de transport. En effet, bien que le coût du transport soit le premier facteur incitant certaines entreprises de la Gaspésie à utiliser le train plutôt qu'un autre mode de transport, la qualité du service offert est aussi considérée dans le choix d'un mode de transport. Or, à l'époque où le CN était propriétaire du chemin de fer de la Gaspésie, le service offert aux clients laissait à désirer. La ponctualité du service du CN en Gaspésie représentait pour certaines entreprises un problème de taille. Pour d'autres clients, les délais de livraison trop longs les avaient incités à utiliser le camion plutôt que le train pour le transport de leurs produits.

La nature du bien à transporter, semble aussi un facteur pouvant inciter les entreprises à préconiser le transport par chemin de fer plutôt que par camion ou par bateau. Par exemple, le bois, le papier journal de même que les minerais et les métaux qui sont tous produits en Gaspésie, sont des biens très lourds, de faibles valeurs et non périssables qui se prêtent bien au transport par chemin de fer. L'ensemble des clients de CFBC et de la CCFG sont des entreprises qui fabriquent ce type de biens. Au contraire, malgré le fait que la pêche soit une activité très importante en Gaspésie, on ne retrouve aucun producteur de poisson



comme client des CFIL parce que les délais de livraison par train sont encore trop longs par rapport à la très courte durée de vie de ce bien.

La destination des marchandises peut aussi avoir un impact sur la décision des entreprises d'utiliser le chemin de fer plutôt qu'un autre mode de transport. Pour les entreprises de la Gaspésie dont la destination finale de la marchandise est l'Europe, l'expédition par bateau à partir d'un port de la Gaspésie est incontournable. Toutefois, la plupart des clients des entreprises gaspésiennes sont situés sur le continent Nord Américain. Par conséquent, le camion ou le chemin de fer demeurent les principales options pour le transport de leur marchandise.

Finalement, la décision des entreprises gaspésiennes d'utiliser le train plutôt que le camion peut aussi être dictée par leurs clients. Il arrive que certains clients des expéditeurs de la Gaspésie exigent que la marchandise leur soit livrée par chemin de fer. Ces exigences peuvent être dues au fait qu'ils disposent de voies ferrées et du matériel nécessaire au déchargement des wagons sur leur terrain. Ceci peut être aussi dû au fait qu'avec le train, l'ensemble de la marchandise arrive en même temps et ce, même si les quantités sont très importantes.

*ii) Les proportions dans lesquelles les entreprises de la Gaspésie utilisent le chemin de fer*

Bien que l'ensemble des plus grandes entreprises de la Gaspésie utilisent le chemin de fer pour l'expédition de leurs produits, la plupart d'entre elles n'utilisent pas uniquement ce mode de transport. En effet, plusieurs des entreprises qui expédient leur marchandise par chemin de fer, en expédient aussi une partie par camion. Dans une moins forte proportion, certaines d'entre elles utilisent également le transport maritime pour acheminer leurs produits vers leur destination.



Il est également possible que la marchandise d'un expéditeur soit transportée de la Gaspésie par chemin de fer et qu'elle subisse par la suite un transfert de mode ou au contraire, qu'elle soit acheminée par transport routier ou maritime et qu'elle soit par la suite transférée sur un train. Par exemple, pour expédier une partie de son cuivre par train, la compagnie Mines Gaspé doit tout d'abord, en raison de l'absence de rails, l'envoyer par camion de Murdochville jusqu'à Gaspé où il sera mis sur le train qui le conduira vers Montréal. Le coût du transport ferroviaire doit donc se maintenir suffisamment bas afin qu'il soit toujours plus avantageux d'expédier par camion jusqu'à Gaspé et par la suite par train jusqu'à Montréal que d'expédier le cuivre de Murdochville à Montréal directement par camion. Cet exemple constitue toutefois une exception car il s'agit du seul cas où l'on retrouve un transfert de mode à l'intérieur de la région. De façon générale, s'il y a un transfert modal, il s'effectue à l'extérieur de la région comme dans le cas du papier journal de la Gaspésia qui est expédié par train jusqu'à Halifax pour être ensuite placé sur un bateau. Ceci a toutefois peu d'impact sur la proportion de l'utilisation des différents modes de transport en Gaspésie.

Pour ce qui est de la proportion dans laquelle les entreprises de la Gaspésie utilisent le transport ferroviaire pour l'importation de biens nécessaires à leur production, elle est beaucoup moins forte que dans le cas des exportations. Ceci est principalement dû au fait que la plupart des entreprises ont comme matière première des produits se trouvant à l'intérieur de la région. Pour ce qui est des produits qu'elles doivent importer, les quantités sont souvent trop petites pour justifier leur transport par train. Seule la compagnie Mines Gaspé utilise comme matière première du minerai de cuivre provenant de l'extérieur de la région. Toutefois, ce minerai est importé d'outre mer et il est acheminé par bateau jusqu'au port de Gaspé avant d'arriver à Murdochville par camion.

### *iii) Évaluation du service offert par les CFIL par rapport à celui qu'offrait le CN*

Certaines différences existent entre le service qu'offrent présentement les CFIL et celui qui était offert par le CN avant la vente des tronçons. Tout d'abord, la vente des tronçons a permis de rétablir en 1998, le service ferroviaire de marchandises jusqu'à Gaspé. Cette reprise du service ferroviaire est toutefois due à certaines améliorations du service et principalement aux délais de livraison qui sont plus courts depuis la prise en charge des chemins de fer par les CFIL. De façon générale, les entreprises utilisant le chemin de fer pour l'expédition de leurs produits, constatent aussi qu'il y a un plus grand respect des délais de livraison. De plus, selon les expéditeurs, il est plus facile de communiquer avec les responsables des CFIL qu'avec ceux du CN. Ceci s'explique par le fait que les CFIL sont implantés directement dans la région et aussi par la taille plus modeste des CFIL par rapport à celle du CN. Finalement, les expéditeurs ont remarqué une amélioration du service lorsqu'ils doivent procéder à des commandes particulières de transport qui sortent des paramètres des contrats d'expédition qui sont en vigueur.

#### **4.4) Le rôle des autorités locales**

Le rôle qui revient aux villes et aux MRC dans la gestion du rail, depuis la vente des tronçons par le CN aux CFIL, est différent selon qu'il s'agisse du CFBC ou de la CCFG. Par exemple, la ville de Gaspé qui se trouve à l'extrémité du tronçon de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie, trouve que son rôle s'est accru dans la gestion du tronçon puisqu'elle est devenue un propriétaire partenaire et elle doit maintenant s'impliquer dans les décisions de gestion de ce tronçon. Les villes de Ste-Thérèse-de-Gaspé, Grande-Rivière et Percé ont aussi contribué financièrement dans la CCFG. Ces villes versent \$125 000 annuellement afin de lui fournir un fond de roulement. Pour cette raison, elles

croient que les décisions concernant le rail doivent être prises à l'intérieur de la région et en fonction des besoins de la communauté.

De plus, le CRCD de la Gaspésie a aussi fourni \$125 000 afin d'effacer une partie de la dette de la Corporation et une somme \$ 100 000 pour son fonds de roulement. Dans les autres villes de la Gaspésie (Matapédia, Carleton, New Carlisle et Chandler), le transfert du rail à des CFIL n'a pas accru le rôle de la ville dans la gestion des chemins de fer. Pour les représentants de ces villes, il n'est pas question de payer les factures reliées au chemin de fer. Plusieurs municipalités refuseraient de fournir une aide financière aux chemins de fer.

Même si les tronçons sont maintenant gérés par des entreprises locales, les villes croient n'avoir aucune place dans les décisions concernant les CFIL. Par conséquent, même si les décisions qui concernent le rail sont en majorité prises à l'intérieur de la région, la plupart des maires interrogés croient qu'elles ne sont pas prises en fonction des besoins de la région. Dans le cas du CFBC, ceci s'explique par le fait qu'il s'agit d'une entreprise privée ayant pour objectif d'engendrer des profits. Par conséquent, les villes sont moins enclines à injecter des fonds publics afin d'aider cette entreprise.

Les représentants des MRC quant à eux, affirment que leur rôle dans la gestion du chemin de fer, n'est pas plus grand aujourd'hui qu'il ne l'était à l'époque où le CN était propriétaire. Ainsi, aucune place ne leur revient dans les décisions concernant la gestion du rail. Certains des représentants des MRC rencontrés ont même admis être peu au courant des différents dossiers concernant le rail sur leur territoire. Il est difficile pour ces derniers d'évaluer l'impact de la présence des chemins de fer sur leur territoire puisqu'il n'y a pas d'études sur le sujet. Par contre, certaines villes et MRC participent aux débats concernant la survie du chemin de fer dans la région. La ville de Chandler a même produit des rapports afin de démontrer l'importance de la présence d'un chemin de fer pour son économie.

Certaines municipalités ont vu leur rôle s'accroître suite à l'achat des chemins de fer par les CFIL. Toutefois, de façon générale c'est au niveau de l'implication financière que le rôle de certaines d'entre elles s'est accru. Ces villes sont donc consultées et impliquées dans les décisions concernant la gestion de la CCFG. Par contre, les villes par où passe les rails du CFBC ne se sentent pas plus impliquées dans la gestion du rail qu'elles ne l'étaient lorsque le CN était propriétaire des tronçons.

#### **4.5) La place du transport ferroviaire en Gaspésie**

Selon les différents maires et représentants de MRC qui furent interrogés, le rail occupe une place très importante dans la région puisque des entreprises l'utilisent pour acheminer leurs produits. De plus, le rail représente un atout indéniable lorsque les villes ou les MRC de la région tentent d'attirer des entreprises sur leur territoire. Par exemple à Chandler, la ville est en pourparlers avec une entreprise de fabrication de wagons de chemin de fer. Une partie de la réussite de ce projet dépend selon les représentants de cette ville, de la présence du chemin de fer. Pour la plupart des représentants municipaux rencontrés, le chemin de fer est aussi important que les ports pour l'économie de la région. Si le chemin de fer avait été démantelé, les différentes instances politiques régionales croient que les municipalités et la région dans son ensemble auraient perdu un outil de développement économique et industriel très important.

Pour les villes où passe le chemin de fer, le démantèlement de celui-ci aurait pu avoir plusieurs conséquences. Tout d'abord, le démantèlement du train aurait provoqué la perte d'un moyen de transport très utile pour bon nombre de gaspésiens. De plus, la fermeture du lien ferroviaire reliant la Gaspésie au reste du Québec, aurait pu entraîner la perte d'un nombre important de touristes, privant la Gaspésie d'une source importante de revenu.

Toutefois, bien qu'ils reconnaissent tous l'importance du rail pour le développement régional, certains des représentants rencontrés ont exprimé une certaine inquiétude face à l'attrait que représente le transport par camion. Les représentants des villes et des MRC rencontrés ont mentionné que la fermeture du chemin de fer aurait provoqué l'augmentation du nombre de camions sur les routes et particulièrement sur la 132. Certaines municipalités craignent qu'une augmentation du nombre de camions sur les routes entraîne une hausse du nombre d'accidents sur celles-ci. Aussi, si le nombre de camions augmente, les tronçons routiers devraient se détériorer plus rapidement, entraînant ainsi une série de conséquences néfastes.

Selon les maires interrogés, il est nécessaire de mettre l'accent sur l'intermodalité, car chacun des modes est relié aux autres. Le rail, de même que les ports, peuvent permettre à des entreprises de pouvoir expédier ou recevoir des marchandises en grande quantité. Pour ce qui est des aéroports, ils sont importants pour certains investisseurs qui désirent avoir la possibilité de pouvoir faire facilement et rapidement le trajet entre la Gaspésie et les grands centres nord-américains.

Le multimodalisme représente certes un avantage pour la santé économique d'une région. Selon les personnes interrogées, c'est un outil indispensable afin de pouvoir attirer des entreprises de l'extérieur sur le territoire gaspésien. Malheureusement, on assiste plutôt à une compétition féroce entre ces derniers. Selon les représentants des MRC, l'intermodalité en Gaspésie est quelque chose de complexe justement parce que les différents modes de transport sont en compétition. Par conséquent, il y a peu d'intermodalité entre le chemin de fer et les autres modes de transport.

## Conclusion

L'examen des réponses fournies par les représentants des deux Chemins de fer d'intérêt locaux nous permet de constater qu'il existe de nombreuses différences entre le Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs et celui de la Corporation du Chemin de Fer de la Gaspésie. Ces différences sont attribuables à plusieurs causes. La principale d'entre elles est la raison d'être des deux chemins de fer qui n'est pas la même. Par contre, les deux CFIL doivent faire face aux mêmes réalités régionales. Le peu d'entreprises importantes que compte la région, limite le nombre de clients potentiels des deux chemins de fer. De plus, le fonctionnement des deux chemins de fer, de même que leurs rapports avec les clients semblent être les mêmes.

On constate qu'il y a de nombreux efforts qui sont déployés par chacun des CFIL afin de s'adapter et de répondre aux besoins des entreprises de la région. De plus, le mode de gestion de chacun des CFIL leur permet d'offrir des tarifs compétitifs. Toutefois, le fait de ne pas posséder de matériel roulant, vient en quelque sorte lier les mains des CFIL dont la qualité du service est fortement dépendante du CN.

Les représentants des entreprises gaspésiennes qui sont des clientes des CFIL sont en général assez satisfaits des services ferroviaires qui leurs sont offerts. Malgré le fait que les tronçons ferroviaires qui les desservent n'appartiennent désormais plus au CN, ce dernier a toujours une place importante dans la gestion du transport ferroviaire en Gaspésie. Les entreprises régionales doivent toujours conclure leurs ententes de transport ferroviaire avec le CN. Les CFIL se voient par conséquent refiler un rôle de sous-traitant pour le CN, diminuant ainsi fortement l'impact qu'aurait pu avoir l'arrivée des CFIL dans la région. Toutefois, la plupart des utilisateurs du chemin de fer semblent avoir constaté la différence qui existe entre l'approche des CFIL et celle qu'avait le CN au début des années 1990. Le fait d'être établi dans la même région que les

entreprises qu'ils desservent, permet aux CFIL d'être plus efficaces et plus à l'écoute des revendications de ces dernières relativement aux produits et aux quantités à expédier et aussi à la fréquence des expéditions. Malgré cela, on remarque qu'il existe une différence entre la perception des CFIL et celle de leurs clients quant aux changements qui existent entre le service ferroviaire offert maintenant et celui qui était offert par le CN. Les clients ont certes remarqué une légère amélioration du service ferroviaire alors que les responsables des CFIL affirment que leur arrivée a entraîné une grande amélioration du service. On a enfin constaté que pour la plupart des entreprises, la présence d'un service ferroviaire est certes très important mais pas indispensable.

Les représentants de villes et MRC de la Gaspésie, considèrent le chemin de fer comme important pour leur économie. Cependant, l'arrivée des CFIL n'a d'aucune façon changé le rôle des MRC et de la plupart des villes de la région dans la gestion du rail. Seules les quatre villes ayant injecté des fonds dans la CCFG sont impliquées dans la gestion du chemin de fer.

## Conclusion

Le choix de la Gaspésie comme région d'étude, ne fût pas un choix aléatoire. Les quatre modes de transport y sont présents et en forte concurrence les uns avec les autres afin de s'approprier la plus grande part possible d'un marché de faible dimension. Du côté du transport ferroviaire, on y retrouve deux Chemins de Fer d'Intérêt Local dont le premier soit le Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs est une entreprise privée et le second, la Corporation du Chemin de fer de la Gaspésie fût sauvée de démantèlement par un regroupement de municipalités et par le CRCD de la Gaspésie et des Iles-de-la-Madeleine. De plus, le retrait de l'État de la gestion et de l'entretien des infrastructures de transport s'y faisait particulièrement sentir. Cette région constituait donc un endroit idéal afin d'étudier si les CFIL sont plus aptes à répondre aux besoins de l'économie locale. Grâce aux entrevues, nous sommes parvenus à évaluer 1) la façon dont le fret y est organisé; 2) qui organise le fret; 3) la perception des entrepreneurs privés et publics sur les transferts modaux possibles; 4) qui décide des moyens et des formes d'expéditions; 5) comment est prise une décision corporatiste; 6) quel quantité de flux de marchandises locales et régionales est déterminée et contrôlée de l'extérieur; 7) quels sont les avantages comparatifs entre les différents modes de transport; et 8) quel sont les éléments dans la chaîne de transport logistique qui rend les CFIL intéressants. Bien que l'analyse de certains de ces huit éléments peut nous inciter à croire que les CFIL de la Gaspésie répondent entièrement aux besoins de l'économie locale et confirment par le fait même l'hypothèse de départ, certains autres éléments nous démontrent qu'il ne s'agit peut être pas de la formule idéale.



## 1) L'impact des CFIL sur la région de la Gaspésie

### i) *La façon dont le fret y est organisé?*

Lorsque cela est possible, la marchandise expédiée par chemin de fer est placée dans des wagons directement à l'usine de la compagnie expéditrice. Certaines usines comme celle de Emballage Stone ou encore de la Gaspésia, ont des voies ferrées sur leur terrain. Ainsi, leur marchandise quitte l'usine par train pour se rendre par ce mode de transport jusqu'à sa destination finale ou encore jusqu'à l'endroit où elle doit subir un transfert modal. Toutefois, les entreprises se trouvant à des endroits où il n'y a pas de chemin de fer, ou encore qui ne disposent pas d'infrastructures ferroviaires sur leur terrain, doivent d'abord placer leur marchandise sur des camions avant que celle-ci ne puisse être transférée sur un train. C'est le cas entre autre de Mines Gaspé à Murdochville qui doit envoyer une partie de son cuivre par camion jusqu'à Gaspé pour le placer ensuite sur un train qui l'acheminera jusqu'à Montréal.

### ii) *Qui organise le fret?*

Comme aucun des CFIL de la Gaspésie ne possède ses propres wagons, le fret est en grande partie organisé par le CN. Les wagons utilisés pour transporter la marchandise du CFBC ou de la CCFG proviennent généralement de ce transporteur ferroviaire. C'est donc ce dernier qui a le dernier mot sur le nombre de wagons disponibles pour desservir les expéditeurs de la Gaspésie. Toutefois, lorsque les wagons arrivent à Matapédia, ils sont pris en charge par le CFBC. C'est donc ce dernier qui officiellement organise le fret ferroviaire entre Matapédia et Gaspé mais il doit agir en fonction des contraintes que lui imposent l'emprunt des wagons d'une autre compagnie ferroviaire. De plus, l'organisation du fret doit aussi se faire en tenant compte de l'organisation du fret des autres CFIL (Chemin de Fer de la Vallée de la Matapédia et Chemin de Fer de la Côte

Est du Nouveau-Brunswick) sur lesquels doit obligatoirement passer la marchandise.

*iii) La perception des entrepreneurs privés et publics sur les transferts modaux possibles?*

Souvent, la marchandise qui quitte la Gaspésie par chemin de fer, aura à subir un ou plusieurs transferts modaux avant d'arriver à destination. Toutefois, les transferts modaux associés à l'utilisation du train ne sont pas considérés comme un désavantage par les clients des chemins de fer. Souvent, les compagnies ont le mandat d'expédier leurs produits vers un premier point d'où elle sera prise en charge par une autre compagnie. À titre d'exemple, la papetière Gaspésia doit expédier une partie de sa production de papier outre-mer via Halifax. Leur tâche est de garantir l'arrivée du papier à temps à Halifax. Le papier est ensuite pris en charge par une autre compagnie et n'est alors plus sous la responsabilité de Gaspésia. Même si le papier doit changer de mode de transport pour se rendre à sa destination finale, la compagnie Gaspésia ne s'occupe que de l'expédition par train. Le papier est placé dans des wagons directement à l'usine de Chandler et lorsqu'il arrive à Halifax, il entre sous la responsabilité d'un autre expéditeur.

*iv) Qui décide des moyens et des formes d'expéditions?*

En général, les décisions concernant les moyens et les formes d'expéditions pour les usines de la Gaspésie sont prises d'un commun accord entre l'usine se trouvant en Gaspésie et leurs clients. Toutefois, la plupart des usines de la Gaspésie appartiennent à des entreprises dont le siège social est situé à l'extérieur de la région. Le choix d'un mode de transport peut donc aussi provenir de la société mère des usines. Souvent, le choix d'un moyen d'expédition est lié au coût des différents modes de transport. Toutefois, les infrastructures de transport dont dispose l'expéditeur ou encore le client, peuvent

aussi avoir une influence sur le choix d'un mode de transport tout comme le type et la quantité de marchandise à expédier.

v) *Comment est prise une décision corporatiste?*

Lorsqu'elles doivent choisir un mode de transport pour l'acheminement de leurs produits, les compagnies considèrent plusieurs facteurs. Toutefois, pour l'ensemble des compagnies utilisant le transport ferroviaire pour l'acheminement de leurs produits, le facteur le plus important pour le choix du mode d'expédition est le prix. Les personnes interrogées croient que le train représente un certain avantage puisqu'il est souvent moins dispendieux que le camion. Toutefois, en raison de la nature économique de la région, les camions qui viennent livrer de la marchandise en Gaspésie, devraient normalement repartir vide. Afin d'éviter cela, ils offrent des tarifs très concurrentiels aux entreprises manufacturières de la région, afin de rapporter une partie de leur production vers les grands centres et en particulier vers Montréal.

En plus du prix, les quantités à acheminer et les distances parcourues demeurent des facteurs influents dans le choix d'un mode de transport pour l'expédition. De façon générale, pour les distances de plus de 500 km, il devient plus avantageux d'utiliser le train que le camion.

Toutes les compagnies ont aussi mentionnées l'importance d'une bonne relation avec la compagnie qui assure le transport des marchandises. De plus, un service adapté à leurs besoins spécifiques semble être un critère important dans le choix d'un mode de transport.

Également, pour le choix d'un mode de transport pour l'expédition de la marchandise, les expéditeurs doivent parfois tenir compte des besoins des clients. À l'Association Coopérative de Saint-Elzéar, le choix d'un mode de transport pour le bois doit se prendre en accord avec les clients. Certains d'entre eux n'ont pas à

leur disposition les infrastructures nécessaires pour l'accueil des trains. Certains autres préfèrent recevoir des petites quantités de bois à la fois en raison d'un manque d'espace d'entreposage. Dans un tel cas, l'utilisation du train s'avère injustifiée.

*vi) Quel quantité de flux de marchandises locales et régionales est déterminée et contrôlée de l'extérieur?*

Puisque la presque totalité de la production des usines de la Gaspésie est destinée à l'extérieur de la région (tableau 4.1) et parce que la plupart de ces usines appartiennent à des compagnies dont le siège social est situé à l'extérieur de la région, la quasi totalité des flux de marchandise régionale est déterminée et contrôlé de l'extérieur. A titre d'exemple, la décision de la compagnie Abitibi-Consol située à Montréal de fermer son usine de pâtes et papier à Chandler (Gaspésia) a eut d'importantes conséquences sur la quantité de marchandises empruntant les voies du CFBC.

*vii) Quels sont les avantages comparatifs entre les différents modes de transport?*

Comparativement au transport par cabotage, le transport des marchandises par les trains des CFIL est plus rapide. De plus, le train offre l'avantage de desservir la presque totalité de continent Nord Américain, ce qui n'est pas le cas du transport par bateau qui est limité aux zones côtières. Enfin, le train nécessite généralement des infrastructures de chargement beaucoup moins dispendieuses que celles des bateaux. Toutefois, sur de très longues distances, le transport par bateau est généralement moins dispendieux.

Par rapport au transport routier, les CFIL offrent généralement des tarifs moins élevés. Aussi, les CFIL peuvent acheminer de plus importantes quantités de marchandise d'un seul coup. Le gouvernement n'impose pas de limites de

poids sur les voies ferrées comme il le fait sur les routes pour les camions (59 000 kg normalement et 58 500 pendant la période de dégel pour les trains routiers double de type b à 8 essieux). Enfin, l'utilisation des CFIL pour l'expédition des marchandises offre l'avantage de réduire l'usure des routes. Toutefois, les camions acheminent les marchandises plus rapidement que les CFIL.

*viii) Quel sont les éléments dans la chaîne de transport logistique qui rend les CFIL intéressants?*

A la lumière de ce qui précède, l'élément qui rend les CFIL intéressants est leur taille réduite par rapport aux chemins de fer nationaux de même que le fait qu'ils soient contrôlés de l'intérieur de la région. Ceci leur permet de pouvoir offrir des tarifs compétitifs aux expéditeurs et de pouvoir s'adapter à leurs besoins. Ainsi, les CFIL de la Gaspésie offrent les avantages qu'offrent généralement les chemins de fer, tout en ayant la possibilité d'être plus à l'écoute des besoins de l'économie locale. De plus, si d'importants changements affectent cette dernière, les CFIL en raison du fait qu'ils sont de petites entreprises, peuvent s'adapter plus rapidement aux nouvelles réalités économiques.

## **2) Conditions actuelles du transport en Gaspésie**

Depuis quelques années, on assiste dans la région de la Gaspésie, à un retrait des différents paliers de gouvernements de la gestion et de l'entretien des infrastructures de transport. Après la privatisation du CN et l'adoption de la nouvelle Loi sur les transports au Canada qui ont entraîné la création des CFIL de la Gaspésie, le gouvernement canadien tente présentement de se départir des ports et des aéroports de la région. Pour plusieurs raisons, ces infrastructures trouvent difficilement preneur. Peu de groupes se montrent intéressés par l'acquisition des infrastructures portuaires qui sont pour la plupart d'entre elles déficitaires. Le cabotage comme mode de transport des marchandises a depuis

de nombreuses années été remplacé par le transport ferroviaire et routier. Aujourd'hui, la route semble avoir pris une place très importante dans l'économie de la région. Cependant, l'acquisition des tronçons ferroviaires par le CFBC et la CCFG pourrait venir donner un second souffle au transport ferroviaire dans la région de la Gaspésie.

### **3) Conditions actuelles du transport ferroviaire en Gaspésie**

Aujourd'hui, la présence du CFBC jusqu'à Chandler est menacée en raison de la situation incertaine qui existe à l'usine de la Gaspésia. En effet, la fermeture de cette papetière de Chandler qui était jusqu'à très récemment le plus gros client ferroviaire de la région en terme de revenu, pourrait inciter les responsables du chemin de fer à abandonner la partie Est du tronçon situé entre New Richmond et Chandler. La décision d'interrompre le service à New Richmond, est due au fait que le deuxième plus important client du CFIL, soit Emballage Stone s'y trouve.

Pour l'instant, le CFBC dessert toujours ses principaux clients mais ceci pourrait changer si la fermeture de l'usine Gaspésia était définitive. En attendant, afin de réduire les dépenses, le CFBC a échelonné sur une plus longue période son programme d'amélioration de ses infrastructures.

Quant à elle, la CCFG est présentement à la recherche de nouveaux clients et son but à moyen terme est de rentabiliser le tronçon de façon à le rendre suffisamment intéressant pour que le CFBC désire l'acquérir. Toutefois, l'absence d'entreprises importantes dans les municipalités longeant le tronçon vient compliquer ce projet. De plus, l'état physique du tronçon impose certaines restrictions quant à la vitesse maximale des trains. Les sommes importantes d'argent qui seraient nécessaire afin de remédier à cette situation sont un obstacle de plus à l'achat du tronçon Chandler Gaspé par le CFBC.

#### 4) Les opportunités et les problématiques des CFIL de la Gaspésie

##### i) *Les opportunités*

Malgré le fait que le CFBC et la CCFG sont des CFIL qui se trouvent au cœur d'une région où les grandes entreprises sont peu nombreuses et par conséquent, la marchandise à transporter y est assez rare, il existe certaines opportunités dont les CFIL pourraient bénéficier.

Tout d'abord, il faut mentionner que même si la plupart des grandes entreprises de la région utilise déjà le chemin de fer pour l'expédition de leurs produits, la plupart d'entre elles n'utilise pas uniquement ce mode de transport. Par conséquent, il est toujours possible pour les deux CFIL d'aller chercher une plus grande part de marché. En offrant certains avantages que les transporteurs routiers ne peuvent offrir, les deux CFIL pourraient arracher à ces derniers une partie de leur part de marché.

Également, l'augmentation du coût du transport routier pourrait rendre le transport par chemin de fer plus compétitif. La récente hausse des coûts du pétrole pourrait donner un avantage au transport par train par rapport au transport par camion. Il est cependant trop tôt pour affirmer que la hausse du prix du carburant se poursuivra et pour connaître l'ensemble des conséquences sur le transport ferroviaire. La possible application du principe d'utilisateur-payeur sur les routes pourrait aussi inciter certaines entreprises à se tourner vers le transport ferroviaire pour l'acheminement de leurs produits.

Finalement, l'importance de plus en plus grande que prend le transport intermodal, pourrait amener de nouveaux trafics sur les rails de la CCFG et du CFBC. En effet, chacun de ces CFIL possède des connexions avec certains ports et l'augmentation du trafic à l'un de ces ports pourrait leur être profitable. Le port



de Gaspé représente à ce niveau un potentiel intéressant puisqu'il s'agit d'un port naturel en eau profonde à l'entrée du Saint-Laurent et qu'il possède des infrastructures ferroviaires.

*ii) Les problématiques*

Bien qu'il existe certaines opportunités dont pourraient profiter les CFIL, il existe aussi certaines problématiques qui menacent leur existence ou à tout le moins, leur niveau de rentabilité.

L'une des problématiques auxquelles les CFIL doivent faire face, est la conjoncture économique régionale qui est mauvaise (Michaud, 1999). En effet, il y a peu d'entreprises dans la région qui produisent un volume suffisant pour pouvoir justifier des expéditions par chemin de fer.

Bien que certaines politiques gouvernementales pourraient s'avérer positives pour les CFIL, l'une d'entre elle pourrait avoir des conséquences négatives sur le transport ferroviaire en région. En effet, la possibilité que le Gouvernement du Québec modifie la charge de marchandise permise sur les camions de 59 000 kg à 62 500 kg, pourrait amener la remise en question de la viabilité de certains tronçons ferroviaires en faisant diminuer la densité du trafic sur ces derniers.

Une autre problématique auquel doivent faire face les deux CFIL de la Gaspésie, est le fait que la marchandise circulant sur leur tronçon doit absolument circuler sur les tronçons d'un autre CFIL avant d'atteindre le réseau du CN. Ceci menace particulièrement la CCFG puisque ce CFIL pourrait être condamné si jamais le CFBC décidait d'abandonner sa partie de tronçon entre New Richmond et Chandler. Cependant, chacun des deux CFIL pourrait voir ses liens avec le réseau du CN coupés dans l'éventualité d'une fermeture du Chemin de Fer de la



Vallée de la Matapédia ou encore du Chemin de Fer de la Côte Est du Nouveau-Brunswick. De plus, une mauvaise gestion de la part de l'un ou l'autre de ces CFIL (Presse Canadienne, 2000) pourrait mettre en péril le CFBC et la CCFG.

### **5) Aptitudes des CFIL à répondre aux besoins de la Gaspésie**

Bien que les CFIL sont en bonne posture pour comprendre les différents besoins des entreprises de la Gaspésie, il est moins évident que ces derniers soient aptes à y répondre complètement. En effet, le fait que les CFIL soient dirigés à partir de la Gaspésie, permet à leurs responsables d'être au courant des réalités locales et devrait donc leur permettre de pouvoir adapter le service qu'ils offrent aux besoins régionaux. Cependant, le fait qu'ils soient fortement dépendant du CN les empêche de pouvoir agir librement et de pouvoir offrir un service qui soit totalement adapté aux besoins des entreprises de la région. On constate donc que la marge de manœuvre des CFIL est réduite.

De plus, il semble que la santé financière de chacun des CFIL dans la région soit très fragile. Pour preuve, la seule fermeture de la *Gaspésia* à Chandler risque de compromettre la survie de la CCFG et d'amputer le tronçon du CFBC de plus de la moitié. On peut donc se questionner si ces chemins de fer qui risquent la fermeture à tout moment, répondent entièrement aux besoins d'une région dont la santé économique est déjà précaire. Cette incertitude au sujet de la survie des chemins de fer peut en effet dissuader certaines entreprises de venir s'installer dans la région. Par exemple, la possible venue à Chandler d'une usine de fabrication de wagons, est sérieusement compromise sans certaines garanties qu'il y aura dans un avenir plus ou moins rapproché des rails et un service ferroviaire nécessaire pour l'acheminement de leur produit. On peut aussi penser au service ferroviaire de passagers auquel la population gaspésienne est très attachée, qui risque d'être compromis en cas de fermeture ou d'abandon de l'un ou l'autre des tronçons.

Par conséquent, il est possible que les CFIL tels que nous les connaissons dans le moment, ne soient pas complètement adaptés pour répondre aux besoins de la région de la Gaspésie. Leur incapacité à agir librement sans l'intervention du CN et leur très grande vulnérabilité sont des facteurs pouvant nuire à leur aptitude à répondre aux besoins régionaux.

## **6) Le maintien des CFIL en région périphérique**

Pour certaines régions dont l'économie est moins précaire que celle de la Gaspésie, les CFIL peuvent s'avérer aptes à répondre aux différents besoins de la population, des entreprises et de l'économie locale. La présence de tronçons ferroviaires dans les régions périphériques est importante pour plusieurs raisons. Elle permet à la population la plupart du temps vieillissante de ces régions de pouvoir se déplacer plus facilement en rendant possible un service de transport de passagers (VIA Rail). De plus, elle est un outil de développement économique très important puisque la plupart des entreprises de ces régions qui fabriquent d'importantes quantités de marchandises l'utilisent afin d'acheminer leurs produits vers les grands centres.

Pour ces raisons, afin de leur permettre de demeurer compétitifs face au transport routier, les CFIL devraient être plus fortement subventionnés par l'État. Le gouvernement pourrait aussi devenir propriétaire des tronçons qui risquent l'abandon ou le démantèlement. Ceci peut paraître paradoxal dans le contexte actuel où la plupart des gouvernements se retirent de plus en plus de la gestion et de l'entretien des différentes infrastructures de transport. Toutefois, le transport routier reste subventionné indirectement puisque c'est l'ensemble des contribuables qui défraient les coûts d'entretien et de construction des routes. En réduisant le nombre de camions sur les routes, on réduirait les coûts d'entretien de ces dernières.

Aussi, en raison du contexte économique difficile actuel, plusieurs régions périphériques comme la Gaspésie comptent sur l'industrie touristique afin de générer des revenus et de créer un certain nombre d'emplois. Or, un grand nombre de touristes utilise la route afin de se rendre dans les régions qu'ils visitent. Si le nombre de camions sur les routes des régions périphériques est trop élevé et que ces routes sont dégradées, certains touristes hésiteront à les emprunter, surtout s'il s'agit de routes sans voies multiples comme c'est le cas de la route 132. Par conséquent, ces régions seront privées d'une importante source de revenus.

Malgré que l'on constate l'importance de maintenir les CFIL en région périphérique, l'analyse du fonctionnement des deux CFIL de la Gaspésie longeant la Baie-des-Chaleurs, l'étude de certains aspects des clients de ces mêmes CFIL et enfin l'étude du rôle des autorités locales dans le gestion du rail, nous ont démontré que les CFIL ne sont pas adaptés dans tous points aux différents besoins de la région de la Gaspésie. L'hypothèse de départ a donc été infirmée.

Il n'est toutefois pas impossible que par certaines transformations, les CFIL puissent un jour être en mesure de répondre entièrement aux exigences régionales en matière de transport. Afin de rendre ceci possible, il faudra évaluer la complémentarité plutôt que la concurrence des modes de transport de la Gaspésie. La planification de l'intégration de l'ensemble des modes de transport au sein d'un système de transport régional pourrait, grâce à une plus grande flexibilité, permettre l'établissement d'un système de transport durable et s'avérer l'un des outils nécessaire au développement de la région.

Cependant, l'un des problèmes rencontré tout au long de cette étude, fût dans un premier temps le manque de données secondaires sur les CFIL en général et sur les deux CFIL à l'étude. Ensuite, lors de la cueillette de données primaires, certaines données se rapportant aux quantités exactes de marchandises transportées par les CFIL, aux termes des ententes conclues avec

le CN et aux résultats financiers, se sont avérées impossibles à obtenir. Nous avons du contourner ce problème en ignorant certaines de ces données ou en utilisant des données provenant d'autres sources comme les quantités de marchandises expédiées par chemin de fer pas les principaux clients des CFIL. Les résultats pourraient par conséquent varier légèrement avec des données plus complètes et plus précises.

Par conséquent, il serait intéressant dans une recherche prochaine, de faire une analyse des coûts de transport. Ceci, afin de voir les avantages économiques de chacun des modes pour différents types de marchandises et différentes distances. De plus, ceci permettrait de comparer les coûts de transport entre les compagnies de chemin de fer nationales comme le CN et le CP et ceux des CFIL.

Il pourrait aussi être intéressant de faire une analyse plus en profondeur de la situation financière de certains CFIL au Québec ou au Canada. Cela permettrait de savoir comment se porte les CFIL et permettrait aussi d'évaluer quels CFIL sont les plus rentables. En comparant certaines données, on serait en mesure d'identifier quels sont les facteurs qui sont le plus souvent associés à la réussite financière des CFIL.

## Bibliographie

- Abbott R.A., Beaugard C., Di Sanza E., Kruger J., Kurasawa H., Lawson J.J., Leore R.C., Ouellet R., Wei V. et Roy J.P. (1994) *Le programme de subvention au transport des marchandises dans la région atlantique. Cahier d'information*. Ottawa, Transports Canada, 259 p.
- Adams, K. (1996) Responsable des expéditions à Mines Gaspé, *Le Soleil*, Samedi 10 août, p. B10.
- Barber, G.M. (1978), Regional transport investment planing, *Annals of the Association of the American Geographers*, vol. 68, no. 3, pp. 384-395.
- Barré A. et Paris D. (1993) Transport et développement régional en Europe, *Hommes-et-Terres-du-Nord*, vol. 1, pp. 34-41.
- Beaulieu, C. (1998) Une étude prédit la fin du rail en région, *La Presse*, Dimanche 8 mars, p. A2.
- Bélanger J., Desjardins M. et Frenette Y. (1981) *Histoire de la Gaspésie*, Collection Les régions du Québec no. 5, Montréal, Boréal Express., 797 p.
- Bélanger J. (1994) Il faut que roule le chaleur, *L'Action Nationale*, vol. 84, no 9, pp. 979-985.
- Bigras Y, Le Brun S. et Roy J., (1996) Perspectives d'évolution de la demande de transport de marchandises au Québec, *Le Groupe de recherche sur les transports au Canada, Actes de la 31<sup>e</sup> conférence annuelle*, Ottawa, pp. 56-69.

- Bigras Y. et Fallu D. (1995) La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : caractéristiques et perspectives, *Routes et transport*, vol. 25, no 4, pp. 23-33.
- Black W.R. (1996), Sustainable transportation: a US perspective, *Journal of Transport Geography*, vol. 4, no.3, pp.151-159.
- Blanchard R. (1935) *L'Est du Canada Français. Tome 1*, Paris, Beauchemin, 360 p.
- Brau J. (1993) Conseil Général des Ponts et Chaussées; Conseil Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts *L'accessibilité des zones à faible densité de population*, Paris, 47 p.
- Bruce H. (1997) *The Pig That Flew*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 168 p.
- Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) (1965) *Esquisse du plan : Le Transport*, Mont-Joli, BAEQ, 55 p.
- Button K. et Nijkamp P. (1997) Social change and sustainable transport, *Journal of Transport Geography*, vol. 5, no. 3, pp 215-218.
- Camu P. (1967) Les ports de la province de Québec, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 11, no 5, pp. 473-401.
- Canadien National (1999) <http://www.cn.ca/cn/francais/news/press/c990113.html>
- Carraresi P., Malucelli F. et Pallotino S. (1996) Regional mass transit assignment with resource constraints, *Transportation Research*, vol. 30, no 2, pp. 81-98.

- Chabot R. (1997) *Étude de l'impact de l'augmentation de charge de 59 000 kg à 62 500 kg du train double de type B sur le Chemin de fer d'intérêt local du Nord du Québec, rapport final*, Chicoutimi, Raymond Chabot, 79 p.
- Charlton C., Gibb R. et Lowndes T. (1995) Rail privatization and local authority reorganization, *Journal of Transport Geography*, vol. 3, no. 3, pp.221-226.
- Clark R. (1996) A spring-clean for local transport, *Global transport*, vol. 10 , no. 6, pp. 41-45.
- Comtois C. et Foggin P. (1996) La transformation des ports secondaires dans le delta du Yangxi, *Cahiers Nantais*, vol. no 46, pp.99-114.
- Comtois C., Slack B., Lagimonière L. et Vallée D. (1993a) Le rôle et la fonction des ports de petite et moyenne taille dans le système Saint-Laurent, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, no 100, pp. 17-33.
- Comtois C., Slack B., Lagimonière L. et Vallée D. (1993b) Les considérations portuaires dans la planification régionale du Québec, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, no 102, pp. 451-475.
- Creswell, J. W. (1994) *Research design, Qualitatives & Quantitative Approaches*, Londre, SAGE Publications, 227p.
- Crowley, J. (1990) *Recommandations for the quantification of objectives, the setting of project selection criteria and the monitoring of progress in relation to the operational programme on peripherality for Ireland: roads and other transport infrastructures*, Dublin, Transport policy research institute, 50 p.

- Doyle L. (1997) La nouvelle loi sur les transports : ses conséquences sur les chemins de fer d'intérêt local et sur la société Via Rail, *Actes de la 32<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, 12 p.
- Doyle L. (1995) Le chemin de fer d'intérêt local : option à considérer pour le transport des voyageurs, *Actes de la 30<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, pp. 1-10.
- Doyle L. (1994) L'avenir des services ferroviaires voyageurs en régions éloignées, *Actes de la 29<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, pp. 411-420.
- Econotech (1981) *Le développement des transports dans la région du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie*, Montréal, Ministère de l'Expansion Économique Régionale, 78 p.
- Fischer M.J. (1996) Innovative Approaches to Regional Freight Transportation Planning : Case Study of Monterey Bay Region, *Transportation Research Record*, no 1522, pp. 27-37.
- Fortin J.-F. et Lechasseur A. (1993) *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Collection Les régions du Québec no.5, Montréal, Boréal Express., 860 p.
- Gagné, G. (1999a) Fermeture de la Gaspésia, le réseau ferroviaire en péril, *Le Soleil*, Lundi 21 juin, p. A3.
- Gagné, G.(1999b) , Usine Gaspésia de Chandler, Abitibi maintient la ligne dure, *Le Soleil*, Mercredi 30 juin, p. A3.



- Gagnon C. et Klein J.L. (1995) Le partenariat dans le développement local : tendances actuelles et perspectives de changement social, *Cahiers de Géographie du Québec*, vol 35, no 95, pp. 239-255.
- Gaudard G. et Parriard M. (1992) La mesure de l'accessibilité des régions, *Proceedings of the 6<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Lyon, WCTR, pp. 1-13.
- Gaudet Y. et Ryan J.F. (1995) *L'activité économique dans l'agglomération de Québec : état de la situation et perspectives à l'horizon 2001*, Québec, Ministère des Transports, Direction de coordination de la recherche et de l'information en transport, Service de la statistique et de l'économie en transport, 73 p.
- Gibb R., Lowndes T. et Charlton C. (1996) The privatization of British Rail, *Applied Geography*, vol. 16, no. 1, pp. 35-51.
- Green E. (1994) Le chemin de fer en Gaspésie, *L'Action Nationale*, vol 84, no 9, pp. 1280-1294.
- Greene D.L. et Wegener M. (1997) Sustainable transport, *Journal of Transport Geography*, vol. 5, no. 3, pp. 177-190.
- Hart T. (1993) Transport Investment, and Disadvantaged Regions : UK and European Policies since the the 1950s, *Urban Studies*, vol. 30, no 2, pp. 417-436.
- Hartgen D.T., McCoy W.J. et Walcott W.A. (1996) Incremental Regionalism : Staged Approach to Development of Regional Transportation Organisations, *Transportation Research Record*, no 1552, pp. 78-88.
- Heaver T.D. (1993), Rail freight service in Canada: restructuring for the North American market, *Journal of Transport Geography*, vol. 1, no. 3, pp. 156-166.

- Hilling D. (1996), *Transport and developping countries*, Routledge, New York, 345 p.
- Hinse L. (1994) De l'État providence à l'État partenaire, comment réinventer les transports, à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, *Actes de la 29<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, pp. 208-221.
- Institut de la Statistique du Québec (2000) <http://www.stat.gouv.qc.ca/>
- Ircha M.C. (1997) Restructuring Canadian Ports : Prospects and Problems, *Actes de la 32<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, pp. 539-551.
- Jahanshahi M.K. (1998), The US railroad industry and open access, *Transport Policy*, vol. 5, no. 2, pp.73-81.
- Jenkins S.V. (1996) Technology Transfer in Western Rural Areas, *Transportation Research Record*, no. 1565, pp. 9-15.
- Jones J., Rosenberg M.-W. (1992) Regional development, remote communities and alternative transportation services, *Geografiska-Annaler*, vol. 74B, no. 3, pp 199-209.
- Kein P. (1998), The Reform of Rail Transport in Great Britain, *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 32, no 2, pp. 247-266.
- Klein J.L. (1995) De l'État-providence à l'État accompagnateur dans la gestion du social : le cas du développement régional au Québec, *Lien Social et Politique*, no 33, pp. 133-141.
- Lamb G.M. (1995) Towards a regional transport policy : the South East's experience, *Proceedings ICE Transport*, vol 111, no. 3, pp. 196-197.

- Lamontagne F. (1989) Le développement des régions canadiennes : la nécessité d'une approche alternative, *Revue Canadienne de Santé mentale*, vol. 8, no 2, pp. 41-63.
- Leclerc R. (1996) Un service maritime-roulier sur le Saint-Laurent, *Actes de la 31<sup>e</sup> conférence annuelle, Le Groupe de recherche sur les transports au Canada*, Ottawa, pp. 13-35.
- Le Groupe Productivité Plus (1997) *Maintien et exploitation du tronçon ferroviaire Chandler-Gaspé*, Gaspé, Chambre de commerce de la Gaspésie et des Îles, 131 p.
- Llanos J. (1995) The linkages between transportation investments and the regional development : flaws in the macro economic approach, *Proceedings of the 7<sup>th</sup> World Conference Transport Research*, Lyon, WCTR, vol. 2, no. 7, pp. 421-430.
- Malboeuf M.-C. (2000) La Gaspésie fermée, Chandler se vide, *La Presse*, Samedi 22 janvier, p. B1.
- Malboeuf M.-C. (2000) Ce sont les multinationales qui mènent, *La Presse*, Samedi 22 janvier, p. B1.
- Marconis R., Transport et aménagement du territoire : une lecture géographique, *Transport*, no 374. pp. 66-69.
- Marciano A. et Peraldi X. (1997), Le financement des infrastructures de transport dans les régions périphériques, *Revue Économique*, vol. 42, no 2, pp. 257-269.
- Michaud, H. (1999) Assemblée annuelle du CRCD: Avenir plutôt sombre, *Le Soleil*, Lundi 21 juin, p. A3.

- Ministère des Transports du Québec (1998) *Recherches Transport*, no 16, p. 20.
- Odeck J. (1996) Ranking of regional road investment in Norway, *Transportation*, vol. 23, no 2, pp. 123-140.
- Op De Beeck R. (1983) L'impact d'un port sur le développement régional, *Transports*, no. 289, pp. 185-197.
- Pearce D.W. et Warford J.J. (1993) *World without End: Economics, Environment, and Sustainable Development*, Washington D.C., The International Bank for Reconstruction and Development, 212 p.
- Presse Canadienne (1999) Tellier veut arracher des clients au camion, *La Presse*, Mercredi 1<sup>er</sup> décembre, p.D6.
- Presse Canadienne (2000) Le Chemin de fer de la Matapédia serait mal géré, *La Presse*, Mardi 11 janvier, p. A11.
- Proulx M.-U. (1996), La politique régionale au Québec, *L'Action Nationale*, vol 86, no 2, pp.77-97.
- Prud'homme R. (1995) Un nouveau modèle de politique régionale, *Problèmes économiques*, vol. 2, no 440, pp.27-29.
- Puvanachandran V.M. et White M. (1995) Estimation of social benefits of road projects : the revealed preference approach, *Proceedings ICE transport*, vol. 111, no 1, pp. 51-58.
- Ministère des Transports du Québec, Service du transport ferroviaire (1991) *Pour un service ferroviaire de base au Québec (transport de marchandise)*, Québec, Ministère des transports, 98 p.

- Rodrigue J-P., Comtois C., Slack B., Pouliot M. et Andrey J. (1998) *Site Web Géographie des Transports*, Montréal, Université de Montréal, Département de géographie, <http://blues.lemig.umontreal.ca/geotrans/index.html>
- Simon D. (1996) *Transport and developement in the Third world*, New York, Routledge, 194 p.
- Slack, B. (1990) Intermodal transportation in North America and the development of inland load centers, *The Professional Geographer*, vol. 42, no 1, pp. 72-83.
- Statistique Canada (1997) *Le transport maritime au Canada, 1997*, Cat. No. 54-205, Ottawa, Statistique Canada, 205 p.
- Statistique Canada (1998) *Chargements ferroviaires, 1998*, Cat. No. 52-001, Ottawa, Statistique Canada, 129 p.
- Stokes, G. (1995) Rural transport policy in the 1990s, *Proceedings ICE transport*, vol. 111, no 3, pp. 245-253.
- Transports Canada (1997) *Les transports au Canada. Rapport annuel 1996*, Ottawa, Transports Canada, 187 p.
- Transports Canada (1998) *Les transports au Canada. Rapport annuel 1997*, Ottawa, Transports Canada, 189 p.
- Turgeon D.(1995) Le développement économique axé sur le transport, *Les Affaires*, Samedi 21 octobre, B-11.
- Vachon B. (1992) La décentralisation : une étape incontournable pour la consolidation du développement local, *Cahiers pour le développement local*, vol. 38, no 1, pp. 3-4.

- Vachon B. (1994) La synergie des partenaires en développement local : entrepreneurship et systèmes productifs locaux, *Présentation au Colloque de la Formation de l'Entrepreneurship*, Montréal, pp.14-19.
- Voisin C. (1995) Les entreprises publiques aujourd'hui: nationalisation, privatisation, marché unique, Les frontières de l'État, *Cahiers Français*, no 271, pp. 55-60.
- Wolff J.-P. (1997) Transports ferroviaires, aménagement et question régionale: question du Pays de la Loire, *Norois*, vol. 44, no. 175, pp.433-444.
- Zembri P. (1991) Une région et ses transports collectifs: la région centre, *Norois*, vol. 15, no. 2, pp. 377-387.

## Annexe 1: Liste des personnes interrogées

### ⇒ Chemins de fer:

- **Chemin de fer Baie-des-Chaleurs**

*Christian Derome*

[REDACTED]

- **Corporation du chemin de fer de la Gaspésie**

*Gilbert Scotland*

[REDACTED]

### ⇒ Clients des CFIL:

- **Mines Gaspé (Noranda Inc.)**

*Renaud Côté (responsable des expéditions)*

[REDACTED]

- **Gaspésia (Abitibi Consolidated)**

*Marcel Alain (responsable des expéditions)*

[REDACTED]

- **Emballage Stone**

*Gaston Isabel*

[REDACTED]

- **Tembec (Produits forestiers St-Alphonse)**

[REDACTED]

*Jean Garneau*

*Ste-Foy, Québec*

[REDACTED]

- **Association Coopérative Forestière de St-Elzéar Inc**

*Madame Arbour*

[REDACTED]

⇒ **Maires:**

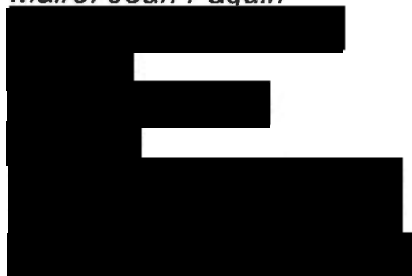
- **Maire de Gaspé**

*Maire: Rodrigue Joncas*

[REDACTED]



- **Maire de Chandler**  
*Maire: Jean Paquin*



- **Maire de Matapédia**  
*Maire: Raymond Soucy*



⇒ **MRC:**

- **MRC de Pabok**  
*Claude Cyr (prefet)*



- **MRC de Bonaventure**  
*Gaetan Belair (responsable de l'aménagement)*



- **MRC d'Avignon**  
Renad Plourde (prefet)



## Annexe 2: Questionnaires d'entrevues

### A. CHEMINS DE FER

**A. 1-** Quelles sont les raisons qui vous ont amenés à vous intéresser à l'achat du tronçon ferroviaire (Matapédia-Chandler ou Chandler-Gaspé)?

- D'après vous, quel est l'importance de ce tronçon ferroviaire pour le développement de la région?

⇒ **CFBC:** Pourquoi n'avez vous pas acheté l'extrémité du tronçon ferroviaire qui relie Chandler à Gaspé?

⇒ **CCFG:** Selon vous, quelle aurait été la conséquence de la fermeture du chemin de fer sur l'économie locale?

**A. 2-** Selon vous, quels sont les principaux avantages du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport (cabotage et camion)?

- Quels sont les avantages des CFIL par rapport aux chemins de fer nationaux?

**A. 3-** Quelle stratégie de marketing utilisez-vous ou avez-vous utilisée pour convaincre les clients d'utiliser le train pour l'expédition de leurs produits?

- Quelle stratégie avez-vous utilisée pour trouver de nouveaux clients, pour répondre aux besoins des clients et pour vous assurer de leur satisfaction? (Allez vous voir les clients de vos clients?)
  - Prix
  - Façon d'approcher les clients
  - Approche produit (les efforts consentis pour répondre aux besoins des clients)
- Quel est la différence entre votre stratégie de marketing et celle qu'avait le CN avant la vente de votre tronçon ferroviaire?

**A. 4-** Qui sont vos principaux clients ou quel est le secteur d'activité de vos clients?

- De quoi se compose principalement la marchandise que vous transportez?
- Quel est le pourcentage de marchandise (fret) que vous transportez qui provient ou qui se dirige de/vers l'extérieur de la région?

**A. 5-** En terme logistique, qui s'assure du suivi de la marchandise de vos clients lorsque cette dernière se trouve sur les voies d'un autre CFIL ou encore sur celles du CN?

- Comment s'effectuent les transferts de marchandises d'une compagnie ferroviaire à une autre à Chandler et à Matapédia?
- Qui assure le suivi des marchandises?

**A. 6-** Comment évaluez-vous l'état de votre réseau ferroviaire?

- L'état de votre réseau vous permet-il de répondre entièrement à la demande de vos clients?
- Comment prévoyez-vous pouvoir assumer les frais d'entretien et de réparation du chemin de fer?

**A. 7-** Est-ce que les nouvelles politiques (frais de service maritime, normes environnementales, loi sur le fret maritime, principe d'utilisateur payeur sur les routes) vous ont influencé dans votre décision de vous porter acquéreur du CFIL?

**A. 8-** Quels furent les principaux obstacles à la prise en charge du tronçon ferroviaire dont vous êtes propriétaire?

## B. CLIENTS DES CHEMINS DE FER

**B. 1-** Trouvez-vous que le service offert par les CFIL est mieux adapté que celui offert par les transporteurs ferroviaires nationaux pour répondre à vos besoins?

**B. 2-** Au sein de votre entreprise, comment se prend la décision d'utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre?

- Importance du prix
- Importance des relations avec l'entreprise
- Importance d'un service adapté

- Qui prend la décision d'utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre pour le transport de vos produits, où est prise cette décision?
- Est-ce que le coût est le seul facteur déterminant dans le choix d'un mode de transport, y a-t-il d'autres facteurs qui sont pris en considération?
- Quels ont été les facteurs qui vous ont fait opter pour le train pour le transport de vos produits?

⇒ **Mines Gaspé:** Quels ont été les facteurs qui vous ont incités à revenir au train pour l'acheminement de votre cuivre et anode de cuivre vers Montréal?

**B. 3-** Lorsque vous expédiez vos produits vers Montréal ou vers d'autres grands centres américains, négociez-vous avec une seule compagnie ferroviaire ou avec l'ensemble des compagnies ferroviaires par lesquelles vos produits sont acheminés?

- Si vous devez négocier avec plusieurs compagnies ferroviaires, est-ce que cela représente un inconvénient pour vous?

**B. 4-** Comment percevez-vous les transferts modaux (du train au camion, du train au bateau, etc.)?

- craignez vous que cela puisse entraîner des problèmes en termes de délais de livraison, de pertes de matériels, etc.?

**B. 5-** Sur l'ensemble de la marchandise que vous expédiez et que vous recevez quel pourcentage est destiné et provient à/de l'extérieur de la région?

- Sur le total de votre production destinée à l'extérieur et à l'intérieur de la région, quel pourcentage est expédié par chemin de fer?
- Sur le total de marchandise provenant de l'extérieur et de l'intérieur de la région, quel pourcentage est expédié par chemin de fer?

**B. 6-** Considérez vous la possibilité d'augmenter un jour la part de marchandise (importée ou exportée) transportée par chemin de fer?

**B. 7-** Le démantèlement du chemin de fer dans votre région aurait-il pu avoir des conséquences sur votre entreprise?

## D. AUTORITÉS LOCALES

### ⇒ Maires:

**d. 1-** Quel est la place du rail dans le plan de développement de votre ville (municipalité)?

**d. 2-** Quel aurait été la conséquence du démantèlement de la voie ferrée sur votre ville (municipalité)?

**d. 3-** Considérez-vous que le fait que votre ville puisse compter sur plusieurs infrastructures de transport est un atout pour son développement?

**d. 4-** Est-ce que la vente du chemin de fer par le CN à un CFIL a entraîné un accroissement de votre rôle dans la gestion du rail?

- Quel est la place qui vous revient dans les décisions concernant la gestion du chemin de fer?
- D'après vous, est-ce que les décisions concernant le chemin de fer sont vraiment prises à l'intérieur de la région et en fonction des besoins de la région?

**d. 5-** Croyez-vous que les CFIL soient mieux adaptés que le CN pour répondre aux besoins de votre ville (municipalité)?

- Comment croyez-vous que le CFIL devrait concentrer ses efforts afin de pouvoir satisfaire aux besoins de transport dans votre municipalité?
- Comment croyez-vous que le CFIL doit adapter sa stratégie de marketing pour être viable et durable à long terme?

**d. 6-** Comment votre municipalité aide (ou envisage d'aider) les responsables du chemin de fer afin de favoriser son développement (CFBC) ou de prévenir sa fermeture (CCFG)?

- Comment se prennent les décisions ayant trait au transport ou à une forme d'aide quelconque pour un mode de transport?
- Comment décidez-vous des formes d'aides qui seront accordées?

⇒ **Préfets des MRC:**

**d. 1-** Quel est la place du rail dans le plan de développement de votre MRC?

**d. 2-** Quel aurait été la conséquence du démantèlement de la voie ferrée sur votre MRC?

**d. 3-** Considérez-vous que le fait que votre MRC puisse compter sur plusieurs infrastructures de transport est un atout pour son développement?

**d. 4-** Est-ce que la vente du chemin de fer par le CN à un CFIL a entraîné un accroissement de votre rôle dans la gestion du rail?

- Quel est la place qui vous revient dans les décisions concernant la gestion du chemin de fer?
- D'après vous, est-ce que les décisions concernant le chemin de fer sont vraiment prises à l'intérieur de la région et en fonction des besoins de la région?

**d. 5-** Croyez-vous que les CFIL soient mieux adaptés que le CN pour répondre aux besoins de votre MRC?

- Comment croyez-vous que le CFIL devrait concentrer ses efforts afin de pouvoir satisfaire aux besoins de transport dans votre MRC?
- Comment croyez-vous que le CFIL doive adapter sa stratégie marketing pour être viable et durable à long terme?

**d. 6-** Comment votre municipalité aide (ou envisage d'aider) les responsables du chemin de fer afin de favoriser son développement (CFBC) ou de prévenir sa fermeture (CCFG)?



- Comment se prennent les décisions ayant trait au transport ou à une forme d'aide quelconque pour un mode de transport?
- Comment décidez-vous des formes d'aide qui seront accordées?