

GRAFFiCi

L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE

37 000 EXEMPLAIRES

PP 41234045



VOL. 21 N°1

FÉVRIER 2020



AMOUR
70 ans de relation de couple

PAGE REPÈRE
Les friperies pour tout le monde?

RENCONTRE
Jules Bélanger

RETOUR DU TRAIN
JUSQU'À GASPÉ :

PATIENCE !



photo: Gilles Gagné

Participez à notre
**CONCOURS
D'ÉCRITURE!**

Plus de détails
en page 16.

GRAFFiCi

L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE



Le retour des services ferroviaires complets de Matapédia à Gaspé : une épreuve de patience

NEW RICHMOND | Au début de 2017, les meneurs socio-économiques de la Gaspésie se débattaient depuis deux ans pour faire comprendre au gouvernement du Québec qu'il fallait réparer le réseau ferroviaire jusqu'à Gaspé au plus vite. Le gouvernement Couillard a fini par saisir le message le 5 mai de la même année en annonçant 100 M\$ pour rouvrir la voie ferrée de Caplan à Gaspé. En choisissant d'assujettir la tâche au Bureau des grands projets, découlant de la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*, l'État a toutefois opté pour un processus lent et coûteux.

Le maire de Gaspé, Daniel Côté, était l'un de ces meneurs socio-économiques poussant très fort pour que la réouverture de l'axe Caplan-Gaspé se fasse au plus coupant. Au début de 2017, le plus gros employeur de sa ville, LM Wind Power, agrandissait ses installations afin de répondre à un immense contrat d'exportation de pales éoliennes signé pendant l'été 2016 et faisant passer son personnel de 185 à 485 employés.

Il s'agissait d'acheminer annuellement

dans le sud des États-Unis 1200 pales éoliennes par rail, pendant près de cinq ans. General Electric, la nouvelle compagne-mère de LM Wind Power, devenait du coup le plus gros client de la Société du chemin de fer de la Gaspésie, l'exploitant de la voie ferrée Matapédia-Gaspé. Les 1800 wagons requis annuellement pour transporter ces pales constituaient et constituent encore la plus importante source de revenus de la SCFG, parce que LM est son plus gros client

en termes de nombre de wagons et parce que c'est du transport surdimensionné requérant une attention particulière.

Daniel Côté, comme d'autres observateurs attentifs en ce matin d'annonce des 100 M\$ par le premier ministre Couillard, craignait, en raison du recours au Bureau des grands projets, une entité dotée d'une marche à suivre rigide, que « ça prenne du temps et que ça coûte cher ».

Ce sera le cas. Alors que les études les plus

détaillées, celle de Hatch Mott MacDonald en 2011 et celle de Canarail en 2014 situaient le coût de la réfection du tronçon Matapédia-Gaspé à 93,5 M\$ et à 86 M\$ respectivement, il est maintenant acquis que les 100 M\$ du gouvernement Couillard seront insuffisants. À l'aube de la campagne électorale de 2019, la députée de la circonscription de Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Diane Lebouthillier, a annoncé 45,8 M\$ de plus pour le chemin de fer gaspésien.



Sylvain Roy
Député de Bonaventure

Mégan Perry
Députée de Gaspé

La réfection du rail est un enjeu important de développement économique, de mobilité, d'occupation et de vitalité du territoire.

En tant que députés de la Gaspésie, nous unissons nos voix à celle de nos concitoyens et portons le consensus régional pour nous assurer que les engagements soient respectés dans ce dossier et que le service ferroviaire soit rétabli dans les meilleurs délais.



Au rythme actuel de réfection et considérant le lourd processus caractérisant le Bureau des grands projets, il faudra assurément 50 M\$ de plus que ces 145,8 M\$, peut-être davantage, pour compléter le chantier jusqu'à Gaspé. Toutes les études réalisées entre 2010 et 2014 sont notamment écartées parce qu'elles sont considérées périmées après cinq ans.

De plus, l'état des ponts ferroviaires, s'ils ne sont qu'inspectés au lieu d'être entretenus, se détériore avec le temps comme à peu près toute construction. Or, aucun train n'est passé à l'est de Caplan après 2014. L'ex-ministre québécois des Transports, Robert Poëti, a décrété la mise en dormance de la section Caplan-Gaspé en mars 2015, quand son ministère a annoncé l'acquisition du tronçon Matapédia-Gaspé.

« Il aurait fallu pour accélérer la réalisation des travaux sortir le chemin de fer dans le giron du MTQ (ministère des Transports du Québec) et le remettre au privé, ou à la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG). Là, ce serait allé vite », note le maire Côté, statuant qu'il aurait dans ce cas tout de même fallu trouver une formule pour que des fonds publics soient dirigés dans ce projet.

La Société du chemin de fer de la Gaspésie est une entité municipale créée en deux étapes, en 1996 pour l'acquisition du tronçon Chandler-Gaspé, et en 2007 pour l'axe Matapédia-Chandler. Des erreurs stratégiques et de gestion imputables à l'ancienne administration de la SCFG et l'austérité budgétaire du gouvernement Couillard ont toutefois mené le transporteur à se placer sous la protection des tribunaux le 21 novembre 2014. C'est pendant les mois suivants que la propriété du tronçon Matapédia-Gaspé a été transférée à Transports Québec. Le ministère a effacé des créances de 3,9 M\$. La SCFG est demeurée exploitant des trains de marchandises.

Erreur fondamentale

L'ex-député de Gaspé, Gaétan Lelièvre, a livré une bataille constante pour protéger l'intégrité de la voie ferrée gaspésienne et convaincre le gouvernement Couillard de changer d'avis sur la mise en dormance de l'axe Caplan-Gaspé, d'autant plus qu'en 2015-2016, il était évident que deux clients majeurs émergeraient de ce secteur, LM Wind Power et Ciment McInnis.

« L'épisode d'acquisition et la mise en dormance ont été très durs pour le dossier du chemin de fer. Avec tous les moyens dont disposait le gouvernement, la mise en dormance renvoyait une vision pas très optimiste de l'économie de la région, alors que le contexte allait déboucher sur deux avancées majeures. Le gouvernement a acquis pour une somme minime, 3,9 M\$, un chemin de fer dont la valeur de récupération se situait à 20 M\$. C'était voler la région d'un actif. Et il a fallu



Les trains de ciment sont chargés à New Richmond et Nouvelle au lieu de l'être au point d'origine, chez Ciment McInnis à Port-Daniel. Le transport par camion entre Port-Daniel et New Richmond ou Nouvelle coûte plus cher et génère davantage de gaz à effet de serre que si le ciment était chargé dans des wagons à Port-Daniel. C'est sans compter une somme importante d'intrants arrivant à Ciment McInnis en camion, alors qu'ils pourraient y être acheminés par train.

Photo : Gilles Gagné

attendre deux ans avant que le gouvernement dise à la région qu'il allait investir », évoque-t-il.

M. Lelièvre assure que la résistance constante des meneurs socio-économiques et l'insistance de la population ont forcé la main au gouvernement Couillard en ce qui concerne les 100 M\$ de 2017.

« Ils attendaient de fermer les livres après deux ans (entre Caplan et Gaspé). Il y a eu détérioration des infrastructures pendant tout ce temps », note-t-il.

Le président de la SCFG, Éric Dubé, se souvient d'un échange avec l'ex-ministre Robert Poëti. « Il disait avoir 36 M\$ pour une piste cyclable si on ne réussissait pas à trouver des clients pour la section en dormance ».

Gaétan Lelièvre soutient que si le gouvernement Couillard n'avait pas interrompu en 2014 les programmes de réfection de la voie ferrée entrepris par les gouvernements Charest et Marois, « il y aurait eu moyen de transporter les pales et le ciment à partir des lieux d'origine, Gaspé et Port-Daniel quand les besoins se sont manifestés » en 2016 et 2017.

Il ne critique pas entièrement ce qu'a fait Philippe Couillard. « Il y a eu un revirement, un moment charnière avec l'annonce de 100 M\$. Je le reconnais, mais c'était un montant sans vision précise, un 100 M\$ politique pour calmer la grogne. Ça a été très long avant qu'on voit le déploiement de cet argent. La preuve, c'est qu'en 2019, seulement de 15 M\$ à 20 M\$ étaient engagés. Ce n'est pas normal. La machine était au ralenti pendant que les besoins étaient urgents », rappelle M. Lelièvre.

Le tronçon Matapédia-Gaspé en chiffres

LONGUEUR :
325 kilomètres
ou **202,4 milles**

NOMBRE DE
PASSAGES À NIVEAU:
183
(rues et routes secondaires surtout)

NOMBRE DE PONCEAUX :
699

TUNNEL :
1

NOMBRE D'EMPLOYÉS
DE LA SCFG :
34

NOMBRE DE MURS DE
SOUTÈNEMENT :
33

NOMBRE DE PONTS :
66
(certains datent des années 1890)

REVENUS DE LA SOCIÉTÉ
DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE
EN 2016 :
625 000\$

REVENUS DE LA SCFG EN 2019 :
9 M\$
(incluant une subvention de 2,5 M\$)

Note : Les revenus de la SCFG auraient été de deux à trois fois supérieurs à ce qu'ils ont été en 2019 si le transporteur avait pu charger les pales à Gaspé et le ciment à Port-Daniel. Les revenus sont déterminés de façon importante par la distance parcourue, puis par le tonnage.



En 2025, peut-être un peu avant, pour un retour jusqu'à Gaspé

NEW RICHMOND | Tous les jours, bien des gens de la Gaspésie se demandent quand ils pourront retrouver des services ferroviaires complets pour les passagers et les marchandises entre Matapédia et Gaspé, sans compter un éventuel retour du train touristique Amiral.

Pendant le règne du gouvernement Couillard, et en dépit des 100 M\$ annoncés en mai 2017, cette question de date est demeurée un mystère. Il a fallu la seconde visite du premier ministre actuel, François Legault, le 26 avril 2019, pour qu'une année de rétablissement complet des services, 2026, soit mentionnée.

Ce délai de sept ans au moment de l'annonce n'a fait l'affaire de personne dans la région, à la grande surprise de M. Legault et de son ministre des Transports, François Bonnardel. Quatre mois plus tard, le 21 août, trois jours suivant une mobilisation citoyenne et politique à Gaspé faisant fi de bien des allégeances, le premier ministre a retranché une année à l'échéancier, une soustraction jugée encore bien mince par les observateurs gaspésiens suivant la question.

Gaétan Lelièvre, maintenant conseiller stratégique en développement régional, comprend difficilement que «quelqu'un de l'envergure du premier ministre du Québec soit venu réannoncer les 100 M\$ du gouvernement, lors de sa première visite, à Gaspé, et je ne peux croire qu'il n'ait rien eu de mieux que de mettre une date lors de sa deuxième visite (à New Richmond en avril 2019). Il a fallu pas mal de pression pour qu'au cours de l'été, les Gaspésiens puissent gagner une année. Avant la fin de 2019, le gouvernement a changé le statut de la portion Port-Daniel-Gaspé, d'étude d'opportunité à un mode «affaires». Ce qui est intéressant au moins avec ce changement, c'est que des travaux pourront être réalisés à l'est de Port-Daniel».

En 2017, Transports Québec a divisé les 325 kilomètres séparant Matapédia et Gaspé en trois sections, Matapédia-Caplan, où l'exploitation n'a jamais été arrêtée, Caplan-Port-Daniel et Port-Daniel-Gaspé.

Présentement, sur la section Matapédia-Caplan, un chantier significatif est amorcé depuis juillet 2019, le remplacement des deux ponts de Cascapédia-Saint-Jules au coût de 22,4 M\$. L'entrepreneur, Construction Hamel, «est en avance de plusieurs mois sur l'échéancier», précise Éric Dubé, président de la SCFG. Transports Québec confirme ce point.



Les travaux de construction des deux nouveaux ponts ferroviaires à Cascapédia-Saint-Jules avancent plus vite que prévu. Il faudra sans doute que ce scénario se répète pour que l'échéancier de reprise de services complets jusqu'à Gaspé soit devancé. Pour le moment, ce rétablissement est prévu pour 2025.

Photo : Gilles Gagné

Les ponts sont supposés entrer en fonction en 2021, mais le moment exact demeure inconnu.

Après l'évaluation en 2019 de l'ingénierie requise pour les travaux à réaliser entre Caplan et Port-Daniel, Transports Québec a trouvé, par voie d'appels d'offres, trois entrepreneurs pour réparer trois ponts, dont deux à Port-Daniel. Ces travaux s'amorceront cette année.

Le ministère devrait publier avant la fin de l'hiver l'appel d'offres afin de trouver deux entrepreneurs pour réparer six autres ponts, un ponceau et consolider la voie ferrée vis-à-vis un décrochement rocheux situé près de la cimenterie. Dans ces cas de contrats regroupés, les travaux débuteront vraisemblablement en 2021. L'un de ces ponts, celui du Ruisseau à Caplan, est à remplacer. Son voisin à l'est, à Ruisseau-Leblanc, le sera peut-être aussi.

En 2020, les ingénieurs évalueront les travaux à effectuer à compter de 2021 sur la portion Port-Daniel-Percé, caractérisé par 21 structures, surtout des ponts.

«C'est là qu'on va voir le temps que ça prendra pour ramener le train à Gaspé», souligne le maire Daniel Côté.

Dans un communiqué émis le 17 janvier,

Transports Québec spécifie que la remise en service de l'axe Caplan-Port-Daniel est prévue pour 2022, sans dire si ce sera au début ou à la fin de l'année.

Dans ce même document, Transports Québec précise que la portion Percé-Gaspé sera remise en fonction en 2024 pour le train touristique Amiral, et que l'ensemble du réseau Matapédia-Gaspé sera rouvert en 2025. Ça sous-entend les trains de marchandises et le train de passagers de Via Rail.

Le président de la SCFG, Éric Dubé, comprend dans ce message que pour un retour du train Amiral entre Gaspé et Percé en 2024, il faudra obligatoirement que la réfection du réseau soit suffisamment avancée pour qu'une locomotive puisse se rendre à Gaspé, et que les voitures du train touristique puissent passer par un atelier, comme celui de Rail GD à New Richmond, avant de reprendre du service.

«On ne pourra pas descendre la locomotive en trois sections comme on l'a sortie de Gaspé en 2017. Ce serait trop compliqué de la remonter à Gaspé sans atelier. Si on peut envoyer une locomotive à Gaspé en 2024, on peut sortir des pales de Gaspé, parce que les

wagons de pales sont légers», avance M. Dubé.

Lors du Sommet sur le transport ferroviaire de Drummondville, le 9 décembre 2019, le ministre François Bonnardel a indiqué, à propos de l'échéancier de 2025, que les Gaspésiens «auront de bonnes nouvelles au cours des prochaines semaines (...) On travaille très fort à réduire ce délai». Deux mois plus tard, les «bonnes nouvelles» n'étaient pas encore annoncées.

Le communiqué du 17 janvier rappelle toutefois que «le gouvernement du Québec s'engage à redoubler d'efforts pour optimiser cet échéancier. Des travaux sont en cours afin d'évaluer les autres gains possibles dans l'échéancier».

La crainte du maire de Gaspé, c'est que les besoins de LM Wind Power en transport de pales par rail soient moindres dans quatre ou cinq ans. La firme ne cache pas ses ambitions pour décrocher des contrats pour équiper en pales des turbines en mer. Ces pales partiraient alors par navire.

«On verra. On ne recommencera pas le débat sur l'utilité du rail. Les occasions se présenteront», conclut Daniel Côté.



Légère baisse de trafic à la Société du chemin de fer de la Gaspésie en 2019

NEW RICHMOND | Pour la première fois en cinq ans, la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) a enregistré une baisse de trafic en 2019. Légère, à 2 %, cette baisse découle de plusieurs facteurs conjoncturels, précise Luc Lévesque, directeur du transporteur ferroviaire.

Le nombre total de wagons circulant entre Matapédia et New Richmond est passé de 4323 à 4236, un fléchissement de 87 wagons. Les années précédentes avaient été caractérisées par un volume de 1632 wagons en 2015, de 1729 wagons en 2016, de 2844 wagons en 2017 et de 4323 en 2018. En pourcentage, ces hausses s'étaient établies à 7,2%, 58,5% et 55,2%.

Par type de marchandises, les pales de LM Wind Power ont dominé avec l'acheminement de 1734 wagons, en baisse de 3% comparativement à 2018, vraisemblablement attribuable au report d'un train de pales provoqué par la grève au CN en novembre.

Le ciment suit avec 1267 wagons, en hausse de 20% par rapport à 2018. Le nombre de wagons de copeaux générés par Temrex de Nouvelle s'est établi à 909, 13% de moins qu'un an auparavant, et celui de bois d'œuvre, à 321, en chute de 20%. Quatre voitures-passagers de Via Rail sont allées à l'atelier de Rail GD à New Richmond et la firme Construction Hamel, qui érige les nouveaux ponts de Cascapédia-Saint-Jules, a fait venir un wagon de rails.

«La baisse importante des copeaux est essentiellement due aux arrêts de production de l'usine Papiers White Birch de Rivière-du-Loup durant la dernière année. Totalisant près de deux mois d'opération au total, ces cinq arrêts d'usine visaient à diminuer leur inventaire de papier. La baisse importante des wagons de bois d'œuvre est une conséquence de la faiblesse du marché américain à cause,

en partie, de la surtaxe sur les exportations de bois, et aussi de la grève du CN en novembre», précise d'entrée de jeu Luc Lévesque.

Pour le ciment, deux facteurs ont atténué l'augmentation prévue. «La hausse reste importante, à 20%, mais elle aurait dû être plus élevée. Ciment McInnis a vécu des arrêts de production non-prévus durant l'hiver et au début de l'été qui ont réduit la croissance des expéditions. La grève du CN a aussi paralysé les expéditions pendant deux semaines, et il a fallu des semaines supplémentaires avant que ça reprenne un rythme normal. Globalement, sans la grève au CN, je crois qu'on aurait enregistré une légère hausse de trafic», analyse M. Lévesque.

«Il faut dire qu'on ne peut pas toujours maintenir des augmentations de trafic comme on l'avait vu en 2017 et 2018 (autour de 50% annuellement). L'année 2019 a été une année de consolidation, après deux années de grande croissance. On peut maintenant remettre plus de temps et d'énergie au développement», note-t-il.

Le fait qu'aucun travail d'amélioration physique de la section Caplan-Port-Daniel n'ait été réalisé entre 2014 et 2018 constitue l'autre grand facteur de croissance du trafic et des revenus reporté dans le temps.

Si la production de Ciment McInnis acheminée par voie terrestre était chargée dans des wagons à Port-Daniel au lieu d'être transportée par camion jusqu'aux terminaux de transbordement ferroviaire de New



Avant d'être chargée sur un wagon, chaque pale acheminée de Gaspé à New Richmond nécessite l'utilisation de cinq véhicules durant le convoyage, dont quatre véhicules d'escorte. Un camion génère environ six fois plus de gaz à effet de serre qu'un train, par tonne transportée sur une distance similaire.

Photo : Gilles Gagné

Richmond et Nouvelle, le nombre de wagons serait supérieur, et les revenus de la SCFG croîtraient aussi, puisqu'ils sont notamment dépendants de la distance parcourue.

«On ne sait pas combien de wagons de plus on pourrait aller chercher si le ciment était chargé à Port-Daniel. Il est certain qu'on perd du ciment acheminé sur des distances relativement limitées parce qu'il y a un coût au

transbordement d'un camion à un wagon. On perd du volume s'en allant dans les Maritimes, entre autres. On perd aussi des intrants, c'est-à-dire des matières qui entrent dans la recette de ciment à Port-Daniel. C'est un volume de plusieurs centaines de wagons si on additionne les deux facteurs», précise Luc Lévesque, notant qu'on en saura plus en 2022 ou 2023 quand la voie sera ouverte entre Caplan et Port-Daniel.

Évolution du trafic de marchandises de 2014 à 2019

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019
NOMBRE DE WAGONS	1546	1632	1729	2844	4323	4236
VARIATION	-	6%	6%	64%	52%	-2%

Note : De 2006 à 2016 inclusivement, la quasi-totalité du trafic était générée par la scierie de Temrex à Nouvelle. Le premier train de pales a circulé le 3 décembre 2016. Les pales ont constitué l'essentiel de la hausse en 2017. Le volume de ciment est significatif depuis 2018.



Le cas du chemin de fer de Churchill

GASPÉ | Il est possible de réparer un chemin de fer rapidement. Au Manitoba, les 300 kilomètres séparant Gillam de Churchill ont été lourdement abimés en maints endroits en mai 2017 par les inondations printanières. Cinq ponts ont été endommagés et la voie ferrée pendait dans le vide en 19 autres lieux parce que le lit du chemin de fer avait été emporté par la crue des eaux.

Les dommages étaient initialement évalués à 60 M\$, une somme que le propriétaire du réseau, la firme américaine Omnitrax, ne voulait investir. L'affaire a viré à l'impasse pendant six mois mais le vent a tourné quand les Premières Nations du secteur touché par l'arrêt des services ont exprimé un intérêt pour l'acquérir, en novembre 2017.

Les Cris ont trouvé un partenaire privé, AGT Foods and Ingredients, un gros distributeur alimentaire de Saskatchewan voulant se servir du port de Churchill comme lieu de transbordement. Ils ont formé Arctic Gateway Group.

Il y a eu une autre impasse, cette fois entre Omnitrax et Arctic Gateway en juillet 2018, mais le dialogue a débloqué quand le gouvernement fédéral a allongé 117 M\$ en septembre 2018 pour l'achat du réseau,

établir une réserve pour d'éventuelles pertes d'exploitation d'Arctic Gateway, de même que pour réparer l'infrastructure.

Une tranche de 74 M\$ a servi à réparer les cinq ponts, combler les 19 endroits où la voie pendait, inspecter 30 autres ponts et 600 ponceaux. Moins de trois mois plus tard, le 24 novembre, le train de marchandises roulait jusqu'à Churchill, et Via Rail a suivi le 4 décembre 2018.

Il n'existe pas d'étude comparative portant sur l'état du chemin de fer du nord du Manitoba et celui de la Gaspésie.

L'ex-député de Gaspé à l'Assemblée nationale, Gaétan Lelièvre, note toutefois au sujet de la vitesse de réfection au Québec que «quand c'est le temps d'aller vite en ville, on travaille avec des moyens supérieurs. On a fait intervenir la Caisse de dépôt et de placement



En Gaspésie, le seul point de contact de Via Rail est à Matapédia. Churchill a regagné son service en décembre 2018. À quand peut-on s'attendre à un retour entre Matapédia et Gaspé?

Photo: Gilles Gagné

dans le (REM) (Réseau express métropolitain) à Montréal. On aurait pu l'emmener ici intervenir pour accélérer la réfection de notre voie ferrée. L'enjeu économique valait le coup. On investit 7 milliards \$ pour réaliser

la première phase du REM à Montréal et on prendra sept ans pour dépenser 100 M\$, maintenant un peu plus, en Gaspésie. Ça n'a pas de sens», rappelle M. Lelièvre.

LE BOIS: UNE RESSOURCE QUI NOUS HABITE



TEMREX
PRODUITS FORESTIERS

www.temrex.ca

FIER PARTENAIRE DE LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE



Via Rail : Des démarches à amorcer sous peu

NEW RICHMOND | En octobre 2018, lors de son passage chez Rail GD afin d'annoncer l'octroi d'un important contrat de 16,4 M\$ pour la réfection de voitures-restaurants, l'ex-président de Via Rail, Yves Desjardins-Siciliano, a indiqué que le transporteur public était ouvert à revenir en Gaspésie en deux étapes, à condition que la date de retour à Gaspé soit connue au préalable.

Ainsi, Via Rail pourrait revenir à New Carlisle dès que la voie sera praticable entre Caplan et New Carlisle, et dans la mesure où Transports Québec peut statuer sur une date de retour à Gaspé. Les études d'ingénierie réalisées cette année sur la portion Port-Daniel-Gaspé de la voie ferrée seront donc déterminantes en ce sens.

Depuis la suspension de son service en septembre 2013, Via Rail maintient qu'elle reviendra entre Matapédia et Gaspé quand le tronçon sera sécuritaire, que les vitesses seront acceptables et que les conditions seront réunies pour que l'achalandage soit optimal, ce qui veut dire l'inclusion du plus gros marché, Gaspé.

Le porte-parole de Via Rail, Karl-Philip Marchand-Giguère, affirme en ce début de 2020 que Via Rail n'a pas changé d'idée.

Bernard Babin, de la Coalition des Gaspésiens pour le retour du train, organisme militant depuis 2013 pour ramener l'ensemble des services ferroviaires dans la péninsule, croit qu'il faudrait entamer dès maintenant les démarches avec Via Rail pour s'assurer que les services seront au moins comparables à ce qu'ils étaient il y a sept ans.

« Il faut un train au moins trois jours par semaine, avec la voiture observation Skyline, les voitures-lits, et Via pourrait ramener la voiture-restaurant, qui n'était plus là en 2013 », note-t-il.

Karl-Philip Marchand-Giguère précise pour le moment « que le service définitif et les horaires seront toutefois à déterminer avec les intervenants et propriétaires de l'infrastructure, une fois le projet de réfection complété ».

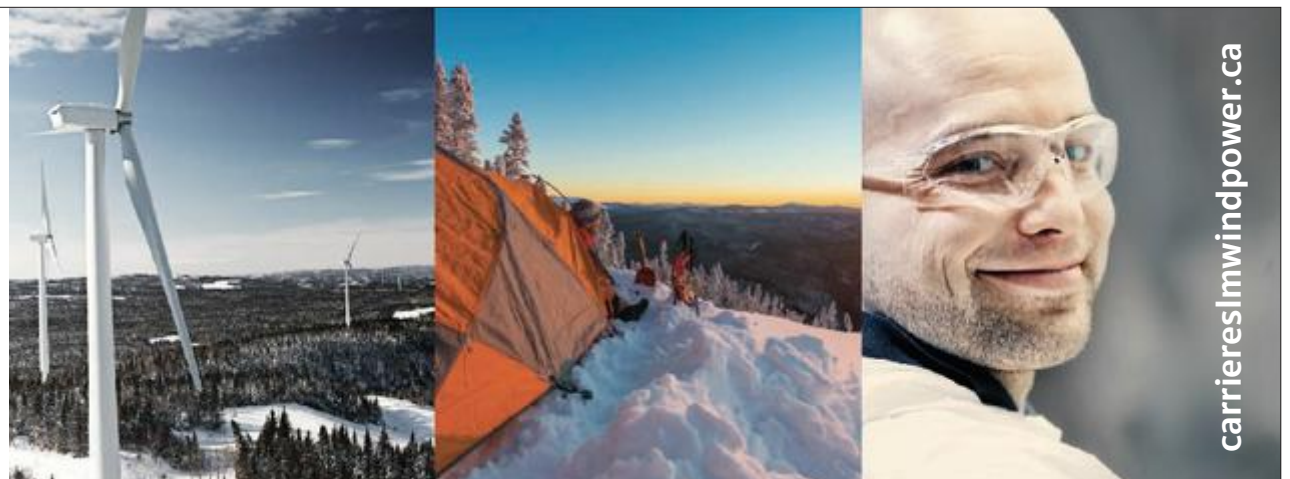
RAPPELS UTILES

- Le transport de pales par camion entre Gaspé et New Richmond occasionne des frais supplémentaires importants pour le client de LM Wind Power, le turbiniériste General Electric, qui est devenu en 2016 propriétaire du fabricant de pales danois. Chaque pale requiert une escorte routière de quatre véhicules, en plus du camion. Cinq ou six personnes prennent place dans ces véhicules, qui comptent une auto de la Sûreté du Québec. LM Wind Power et GE sont discrets à propos des coûts supplémentaires engendrés par le transport par camion mais il est acquis que chaque pale coûte quelques milliers de dollars de plus que la facture qui serait attribuable au transport par train sur cette même distance Gaspé-New Richmond. Avec une production de 1200 pales par an, le coût supplémentaire annuel payé par GE pour le transport des pales en camion s'élève à plusieurs millions de dollars.
- L'usine de LM Wind Power à Gaspé est en compétition avec d'autres usines pour les contrats américains, dont deux usines de la même compagnie située plus près du Texas, lieu où aboutit l'essentiel des pales gaspésiennes depuis l'automne 2016. LM Wind Power exploite ces deux usines au Dakota du Sud et en Arkansas. Le rail, s'il était déjà en fonction entre New Richmond et Gaspé, renforcerait conséquemment la position concurrentielle de l'usine gaspésienne. Le fait que cette usine soit en mesure d'approvisionner des parcs éoliens situés aussi loin atteste de son efficacité et de l'avantage conféré par la faiblesse du dollar canadien quand on exporte.
- Naturellement assez discret, Alexandre Boulay, directeur de l'usine LM Wind Power à Gaspé, commente rarement la situation du retour du chemin de fer à l'est de Caplan. Quand le premier ministre Legault a indiqué, le 25 avril 2019, qu'il faudrait sept ans de plus (maintenant six) pour assurer le retour de services ferroviaires complet à Gaspé, M. Boulay a indiqué « qu'il faut accélérer le pas. Il faut penser à des travaux d'hiver. Il y a moins de travaux l'hiver et les entrepreneurs sont plus disponibles. En novembre 2016, nous avons amorcé l'expansion de l'usine de Gaspé à la fin de novembre et les travaux ont été faits en hiver. Il faut aussi penser à des devis de performance, une méthode qui permet la livraison de projets dans des délais plus courts ».
- Peu de transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord ont eu à gérer autant de contraintes que la SCFG depuis que Transports Québec est devenu propriétaire du tronçon Matapédia-Gaspé en 2015 et que l'ex-ministre Robert Poëti a décidé de mettre en dormance l'axe Caplan-Gaspé. Il y a bien sûr la nécessité de prendre livraison des pales et du ciment à New Richmond au lieu du point d'origine, ce qui a forcé l'aménagement d'un silo à New Richmond pour le ciment. Il y a également eu l'imposition de la « règle des 10 wagons chargés de ciment par semaine » sur les ponts de Cascapédia-Saint-Jules par Transports Québec, qui a limité la croissance du trafic ferroviaire. Il fallait en plus que le convoi soit composé d'une alternance de wagons pleins et vides, pour éviter la concentration de poids sur ces ponts. Les manœuvres pour former un train étaient conséquemment longues, à l'origine comme du côté ouest des ponts. La SCFG a contourné ces contraintes en installant un autre lieu de chargement à Nouvelle. Les wagons de ciment sont donc chargés aux deux tiers à New Richmond, et l'autre tiers à Nouvelle. La SCFG n'a plus besoin de mettre des wagons vides entre les wagons pleins et la règle des 10 wagons ne tient plus.

Faites le plein d'énergie verte!

ON EMBAUCHE EN GASPÉSIE

LM WIND POWER
Une entreprise de GE énergie renouvelable



carriereslmwindpower.ca



Saint-Valentin



70 ans d'amour pour Jacques Plourde et Camille Tremblay

RIVIÈRE-AU-RENARD | Jacques Plourde et Camille Tremblay ont célébré leur 70^e anniversaire de mariage l'été dernier. Ils se sont mariés pour le meilleur et pour le pire, comme le dit si bien l'expression consacrée, le 11 août 1949 à Rivière-au-Renard.

La descendance impressionne : le couple a eu sept enfants, quatre garçons et trois filles et il compte cinq petits-enfants et trois arrière-petits-enfants.

Fait remarquable : les deux tourtereaux vivent encore dans leur coquette maison du boulevard Renard Est, bien chauffée par froid mordant au moment de la visite du Graffici, en janvier.

M. Plourde, un vétéran de la Seconde Guerre mondiale âgé aujourd'hui de 95 ans est grouillant de santé et Mme Tremblay, 91 ans, a de légers problèmes à une hanche qui ne l'empêchent pas de vaquer à ses occupations.

«Ma mère est morte à 105 ans», raconte Mme Tremblay, née aux Éboulements, dans Charlevoix. Cette longévité est un présage que leur union durera encore plusieurs années.

Les premières fréquentations

Le couple s'est rencontré avant le début de la Seconde Guerre mondiale, mais ne peut déterminer le moment précis. Selon M. Plourde, cela remonterait à 1938.

«On faisait juste folâtrer quand on avait 14 ou 15 ans», raconte l'homme qui a suivi une formation commerciale au Séminaire de Gaspé de 1937 à 1942, avant de partir pour la guerre. «On ne s'est pas revus. J'ai fait la guerre et ensuite, je suis demeuré sur les bateaux.»

Durant son absence, Mme Tremblay a eu quelques fréquentations, «et lui, il y avait des femmes qui lui téléphonaient et lui écrivaient», relance-t-elle d'un air taquin.

M. Plourde explique qu'il s'agissait de correspondantes pour les marins alors qu'il était huileur dans la marine marchande. «J'ai dit à mon chum... On va envoyer nos noms [pour recevoir des lettres]. À un certain moment, on est arrivé à Boston et le capitaine est allé chercher le courrier et le maître de poste lui a demandé qui est Jacques Plourde?» Une montagne de lettres lui était destinée. Une correspondante – appelée marraine de guerre – lui écrivait de 15 à 20 petites pages par jour! Le vétéran l'a rencontrée une fois à Montréal mais ça «n'avait pas collé», dit-il.

La grande demande

À son retour à Rivière-au-Renard, en 1949, les choses se sont accélérées. «Quand je suis revenu après la guerre, on s'est rencontrés encore. On a commencé à sortir ensemble et on s'est mariée», après quelques mois de fréquentation.

Mme Tremblay travaillait à ce moment au Château gaspésien, propriété du père de M. Plourde. Le terrain était ainsi prédestiné.

Après avoir travaillé notamment à Murdochville comme ingénieur diesel au démarrage de la mine de cuivre, M. Plourde revient pour de bon à Rivière-au-Renard où il ouvre son garage



Jacques Plourde et Camille Tremblay, mariés depuis 70 ans.

Photo: Nelson Sergerie

en 1953, en plus d'occuper plusieurs fonctions dans diverses organisations sociales.

«J'ai eu des enfants assez vite. Je suis toujours demeurée au foyer. Souvent, il me dit d'arrêter de me tracasser pour les enfants», lance Mme Tremblay qui a veillé sur le foyer durant tout ce temps.

La recette du bonheur

Mme Tremblay demeure relativement discrète tout au long de

l'entrevue, mais ses quelques interventions précisent plusieurs éléments.

Mais quelle est la recette du bonheur pour voir un amour durer plus de 70 ans? «Je vais vous dire franchement. Quand ça fait 70 ans, veut veut-pas, il y a des hauts et des bas. Il n'y a jamais eu de coup de poing ou de choses comme ça. Il y a eu du bavassage, mais ça revenait tout le temps», avoue l'homme franchement.

En cours d'entrevue, l'une des petites filles du couple, Julie Plourde, fait son entrée dans la maisonnée.



Julie Plourde,
petite-fille
du couple.



Photo: Nelson Sergerie

« On a été gâtées moi et ma sœur. Ils nous ont amenées partout! », lance d'entrée de jeu Mme Plourde.

« Quand ils ont besoin de quelqu'un, on est là », ajoute Mme Tremblay.

« C'est vraiment un bel exemple. Maintenant, les couples qui durent si longtemps, on n'en voit pas beaucoup. Ils nous font toujours rire lorsqu'ils

se *picochent*. Ils sont passés par toutes les gammes d'émotion et après toutes ces années, ils trouvent le tour de s'agacer et d'avoir du plaisir ensemble, témoigne Mme Plourde. Aujourd'hui, quand ça ne va pas bien, on jette et on recommence. »

« L'amour est plus fort quand tu vieillis. Plus tu vieillis, plus ton amour devient intense », lance en guise de conclusion M. Plourde.

Tous les samedis

**Profitez des navettes vers
les stations de ski!**

➤ **Le Petit Chamonix**

Carleton-sur-Mer ↔ Matapédia | Départ à 8 h, retour à 16 h

➤ **Station touristique Pin Rouge**

Paspébiac ↔ New Richmond | Départ à 7 h 35, retour à 16 h

Planifiez vos déplacements

WWW.REGIM.INFO

1 877 521-0841  

RÉGIM 
Tu me transportes!

GRAFFICI
**Viens
Voir
2020**



**LE GUIDE
GASPÉSIEN
TOURISTIQUE
ET CULTUREL**



***Affichez-vous* DANS L'INCONTOURNABLE
OUTIL DE PROMOTION ÉTÉ/AUTOMNE DE LA GASPÉSIE!**

**RÉSERVEZ
AVANT LE 20 AVRIL
ET ÉCONOMISEZ!**



CONTACTEZ

**Sophie I.
GAGNON**

418 392-1658

publicite@graffici.ca



Pour éviter d'autres projets du type « Corridor Resources »

En janvier, l'Office Canada-Terre-Neuve-Labrador des hydrocarbures extracôtiers a retiré à la firme *Corridor Resources* les permis qui donnaient à cette firme albertaine le filet d'espoir en vertu duquel elle pourrait forer un jour un puits exploratoire du côté terre-neuvien du golfe Saint-Laurent, afin de trouver du pétrole.

À l'origine du projet, il est permis de croire que les dirigeants de la firme albertaine entretenaient plus qu'un filet d'espoir même si, dans le ténébreux monde des hydrocarbures, l'espoir est souvent gonflé par des ballons boursiers profitant essentiellement aux dirigeants de compagnies à court terme. Certains dirigeants agissent sans trop de considérations pour vérifier s'il y a vraiment des hydrocarbures en bout de course.

Les premiers balbutiements de Corridor Resources dans le golfe Saint-Laurent remontent à 1996. La firme a préparé un projet et réalisé des levés sismiques visant à démontrer que l'emplacement Old Harry recelait du pétrole et du gaz.

Jusqu'à preuve du contraire, Old Harry est souvent et faussement appelé « gisement ». C'est essentiellement un lieu, un emplacement en mer puisqu'aucune preuve de présence de pétrole et de gaz n'a été faite. Tout n'est présentement basé que sur des modèles géologiques découlant de levés sismiques et de relevés électromagnétiques. Aucun forage n'a été réalisé en 24 ans.

Pendant tout ce temps, il aurait été rassurant de constater, surtout au cours de la dernière décennie, qu'aucun forage n'a été réalisé parce que les autorités réglementaires veillaient à ce qu'on ne prenne pas de chance avec la fragilité du golfe Saint-Laurent.

Si aucun forage n'a été réalisé, c'est surtout parce que Corridor Resources n'a pas trouvé de partenaires financiers. Elle n'a pas trouvé de tels partenaires parce que les tests préliminaires n'étaient pas prometteurs.

Parce que du côté des autorités réglementaires, comme l'Office Canada-Terre-Neuve-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, on a laissé toutes les chances à Corridor Resources d'étirer le projet. L'Office est allé au bout des règlements, et au-delà, pour rallonger trois fois la vie des permis de la firme d'exploration.

La dernière fois était à ce point discutable que la Coalition Saint-Laurent a intenté une action pour que soit invalidée la période de quatre ans accordée en 2017 par l'Office Canada-Terre-Neuve-Labrador afin de donner une autre chance à Corridor Resources.

À ce moment, l'Office n'avait pas exigé de la compagnie un dépôt d'un million \$ pour maintenir son permis en vigueur. L'Office avait imputé cette rallonge de quatre ans au délai

de tenue d'audiences publiques portant sur le projet. Ces audiences devaient permettre aux groupes autochtones, fortement opposés aux forages à Old Harry, de s'exprimer en détails. Or, l'organisation des audiences faisaient partie des responsabilités de l'Office. C'est sa propre ineptie qui donnait vie aux ambitions de Corridor.

Fait significatif, la firme semble avoir cessé de croire en Old Harry en juin 2018 en dévoilant des résultats de relevés électromagnétiques. Elle a même changé de nom et se concentre sur les gisements terrestres de gaz.

On comprend mieux que la Coalition Saint-Laurent, même si le projet terre-neuvien est mort, ait demandé à la Cour suprême de Terre-Neuve de s'assurer que l'Office ne redonne plus de vie supplémentaire à de telles initiatives, puisqu'il existe sans l'ombre d'un doute d'autres firmes du genre. La Coalition milite depuis une décennie pour l'imposition d'un moratoire sur les forages dans le golfe, avec l'appui de groupes de pêcheurs et des Premières Nations, entre autres.

Corridor Resources n'avaient pas les reins assez solides pour entreprendre quoi que ce soit dans le golfe. Un seul forage coûte entre 50 et 60 M\$. Il faut déposer 100 M\$ en garantie et compter sur un actif d'au moins un milliard (G) \$ pour le réaliser, selon les exigences de l'Office Canada-Terre-Neuve-Labrador. Récemment, les liquidités de Corridor ne s'établissaient qu'à 30 M\$ et l'actif, à 130 M\$.

À ceux qui pensent que la réglementation est contraignante parce qu'elle impose un actif de 1 G\$ aux promoteurs, rappelons que l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique en avril 2010 a causé des dommages de 61,6 G\$. Ce décompte date de 2016. Il s'agissait d'un forage exploratoire.

Les provinces entourant le golfe Saint-Laurent ne sont pas les plus riches mais elles tirent depuis des siècles une grande partie de leur subsistance de ce golfe. La situation des pêches s'est améliorée sensiblement depuis dix ans, notamment en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Le tourisme aussi atteint

des sommets. Plus que tout autre facteur, nos côtes offrent un milieu de vie exceptionnel.

Ces réalités économiques, sociales et culturelles dépendent de la santé du golfe. Il serait stupide de les menacer pour le bénéfice de compagnies pétrolières réelles ou spéculatives.

Or, le danger existe encore. Dix permis d'exploration sont toujours en vigueur du côté québécois du golfe Saint-Laurent, dont deux détenus par Corridor Resources, à Old Harry. Les autres permis sont situés au large de la Basse-Côte-Nord. Ils sont détenus par Sky Hunter Exploration depuis 1997. La firme s'en est servie pour tester des techniques d'exploration aéroportée.

Il n'existe pas de projet de forage pour ces deux firmes du côté québécois, pas plus qu'il n'existe d'entente entre les gouvernements québécois et fédéral pour établir une nécessaire « loi miroir » préalable à tout projet exploratoire, incluant un forage. Une loi miroir sous-entend des réglementations similaires aux deux paliers de gouvernement. Les 10 permis québécois sont suspendus en raison de l'absence d'entente entre Québec et Ottawa, mais ils ne sont pas abolis.

Pourquoi le gouvernement de la CAQ, qui semble chercher occasionnellement, et souvent maladroitement, des causes environnementales, ne profiterait-il pas de l'absence de projet de forage pour déterminer qu'il n'y aura pas d'exploration d'hydrocarbures du côté québécois du golfe?

La partie ouest du golfe, jusqu'à l'île d'Anticosti mais sans l'entourer, est sous moratoire depuis 2011. Considérant qu'un déversement dans sa partie est s'étendrait rapidement un peu partout, à la faveur des vents, des courants et des marées, la logique de précaution suggère que le moratoire soit étendu à tout le golfe.

La logique de circulation des fluides s'applique bien sûr aux autres provinces. Le Québec maritime sera à risque si des forages sont réalisés à Terre-Neuve, par exemple. Mais si nous faisons le ménage dans notre cour, les Provinces atlantiques trouveront peut-être que nous avons eu une bonne idée. L'inertie n'est plus une solution.

L'ÉQUIPE DE GRAFFICI

L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE

COORDONNATRICE

Nadia Leblond
direction@graffici.ca

GESTION DE CONTENU ET RÉVISION

Gilles Gagné et Nelson Sergerie

PUBLICITÉ ET MARKETING

Sophie I. Gagnon
publicite@graffici.ca

ADJOINTE ADMINISTRATIVE

Nadia Leblond, administration@graffici.ca

GRAPHISTE

Anie Cayouette, aniecayouette@gmail.com

PHOTOGRAPHE

Gilles Gagné (Une)

ÉDITORIALISTE

Gilles Gagné

JOURNALISTES

Gilles Gagné, Roxanne Langlois et Nelson Sergerie

CHRONIQUEUR

Pascal Alain et Karyne Boudreau

MERCI AUX COLLABORATEURS BÉNÉVOLES

ÉQUIPE DE CORRECTION

Liane Allard, Mimi Allard, Valérie Allard,
Marie Bernard, Lise Cormier, Marlyne Cyr,
Reine Degarie, Janine Porlier et Patricia Poulin.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Geneviève Gélinas (présidente), Simon Bujold,
Marie Bernard, Gilles Gagné, Camille Leduc
et Francine Poirier (administrateurs).

POUR DEVENIR MEMBRE DE NOTRE COOP

Écrivez à administration@graffici.ca
ou laissez en tout temps
un message sur notre boîte vocale
en composant
418 368-7575

Remerciements



cabmaria.com



Ministère de la Culture,
des Communications
et de la Condition
féminine

Québec

COMMENTEZ L'ÉDITORIAL SUR **GRAFFICI.CA**

L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE



LA GASPÉSIE DEVANT

PASCAL ALAIN
CHRONIQUEUR

La peur de l'Autre

CARLETON-SUR-MER | La peur de l'Autre remonte à la nuit des temps, à une époque où il fallait vivre dans la méfiance permanente, faute de quoi l'Autre, plus fort ou plus rusé, pouvait vous dérober la proie ou la femme convoitée, ou encore vous condamner à la faim ou même à la mort. L'Autre, c'est l'inconnu, celui duquel tout peut arriver. En déterrânt l'origine du racisme et des comportements racistes, cela nous mène à la peur de l'Autre, phénomène par lequel se forgent bien souvent les différences entre les peuples. Ce qui ne génère habituellement rien de bon...

Remontons au 15^e siècle, au cœur de la péninsule gaspésienne, alors connue sous le nom de « Gespe'gewa'gi », signifiant « fin des terres » en langue mi'gmaque. En ce temps, le peuple mi'gmaq ne fait qu'un avec le territoire. Puis, un bon matin, au large de Percé, on remarque des équipages de pêcheurs d'origine basque, fiers de repérer les graves servant à faire sécher la fameuse morue qui, elle, imprégnera l'histoire de la région.

Désormais, les Mi'gmaqs ne sont plus seuls. Les Basques, redoutables pêcheurs, constituent eux aussi un peuple autochtone issu principalement du Pays basque, situé à cheval sur la frontière séparant la France et l'Espagne. Entre autochtones, la cohabitation se passe bien; ils arrivent à se comprendre. Toutefois, l'arrivée de Jacques Cartier, à l'été 1534, allait changer le rapport de force, l'explorateur héritant d'un mandat du roi de France pour s'emparer des richesses de l'Asie. Rien à voir avec la mission des Basques, gardée secrète, le but étant de se nourrir.

À partir des années 1650, la France reprend l'exploration et l'exploitation du Gespe'gewa'gi, les pêcheries de la Nouvelle-France offrant l'opportunité de s'enrichir. Les Mi'gmaqs seront témoins de comportements particuliers de la part des Européens, notamment du réflexe de s'appropriier la nature pour s'enrichir. Pour les Autochtones, le territoire doit servir à la survie de tribus, et non à accumuler des biens. Deux civilisations, deux regards.

Au milieu de 18^e siècle, le contexte est favorable pour que les deux grandes puissances du temps, la France et l'Angleterre, s'affrontent pour la possession du continent, incluant les terres ancestrales des Mi'gmaqs. Après la Conquête britannique de 1760, réfugiés acadiens et différents peuples anglophones s'installent le long de la côte. Le Gespe'gewa'gi s'effrite, prenant l'allure d'un gruyère. Les Mi'gmaqs allaient dorénavant collectionner les pertes: territoriales, culturelles, identitaires. Perte de droits politiques aussi. Les politiques colonialistes de l'État canadien allaient raffermir cette rupture avec l'avènement de la Confédération de 1867.

On renforce donc la peur de l'Autre. Ici comme ailleurs au pays, l'Autre constitue trop souvent les Autochtones. Préjugés, blâmes, marginalisation, accusations gratuites, abus de toutes sortes s'abattent sur les épaules de ce peuple millénaire. Les Autochtones semblent toujours être au mauvais endroit au mauvais moment. Ils ont toujours tort, même quand ils ont raison. Ils ne s'en sortent pas. L'odieuse Loi sur les Indiens de 1876 vient sceller le sort des Premières Nations. Leur vie allait dorénavant être dictée par l'État fédéral de la naissance à la mort, les « réserves » devenant leurs nouveaux logis.

Cette loi allait entre autres faire perdre aux Premières Nations leur autonomie politique, le droit à l'éducation de leurs enfants selon leurs propre culture et traditions ainsi que le droit même d'exercer leur culture. Le but avoué? Les assimiler en leur faisant cadeau des bienfaits de la civilisation blanche. Aujourd'hui, les Autochtones comptent parmi les groupes culturels les plus pauvres du Canada. Bel héritage, n'est-ce pas?

Tout cela laisse des traces profondes. Récemment, le chef mi'gmaq de Listuguj, Darcy Gray, annonçait son retrait de la vie politique, évoquant des menaces contre sa propre personne et sa famille provenant de sa propre communauté. Quand on hérite au fil des siècles d'un tel traumatisme, comment peut-il en être autrement? Nourrir la rage n'est jamais conseillé. Enfin, on sait tous que lors d'une partie de hockey les esprits peuvent s'échauffer rapidement de part et d'autre. Le problème, c'est que la peur de l'Autre survit. Il est grand temps de tourner la page...

**CÉGEP DE
MATANE**



UNE APPROCHE PERSONNALISÉE

**VIVEZ
L'EXPÉRIENCE
MATANE**

**DEMANDE D'ADMISSION
AVANT LE 1^{ER} MARS**

PROGRAMMES EXCLUSIFS EN GASPÉSIE

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME //
ANIMATION 3D ET SYNTHÈSE D'IMAGES // **ÉLECTRONIQUE INDUSTRIELLE //**
INTÉGRATION MULTIMÉDIA // **PHOTOGRAPHIE //** **TOURISME**



CEGEP-MATANE.QC.CA



Des vêtements qui font du bien... trois fois plutôt qu'une!

CARLETON-SUR-MER | Sous-sols d'églises, centres communautaires, marchés aux puces, centres d'action bénévole : les adeptes du magasinage d'articles usagés savent bien où faire des trouvailles vestimentaires à prix modique en Gaspésie ...
Mais le font-ils aux dépens des personnes plus vulnérables qui, elles, n'ont pas le luxe de choisir ?

Les Dallaire-Landry répondent spontanément à l'appel lancé par GRAFFICI : ils accueillent même le journal indépendant, tous cinq parés de vêtements achetés à 50 sous, à un ou à deux dollars. Les membres de cette sympathique famille de Carleton-sur-Mer font le choix réfléchi de majoritairement se vêtir d'usager et ne s'en cachent pas. Environnement, variété et économies les motivent notamment.

Le comptoir *Le Baluchon* de Maria constitue leur premier réflexe en termes de magasinage de vêtements ; ils y font toujours un saut avant de se diriger vers les boutiques traditionnelles ou les sites d'achats en ligne. Les parents, Amélie et Jean-Michel, expliquent que cette façon de faire correspond en tous points à leurs valeurs.

Responsable de l'achat des vêtements pour les trois enfants du couple, la maman ne revient jamais les mains vides. Amélie Dallaire, qui a l'impression de donner au suivant lorsqu'elle rapporte ensuite des vêtements sur place, se fait d'ailleurs un point d'honneur de préciser le prix payé pour chaque article lorsqu'on la complimente sur ses tenues ou sur celles de la fratrie.

Victor, sept ans, ainsi que les jumeaux Flavie et Xavier, bientôt âgés de cinq ans, se prêtent au jeu avec intérêt. « Ce qui est absolument drôle, quand j'arrive avec des vêtements, c'est qu'ils ont le réflexe de se demander « ils étaient à qui avant ». Ça, c'est leur gros fun ! Ils sont vraiment contents de porter des choses qui ont déjà appartenu à d'autres enfants », confie la mère.



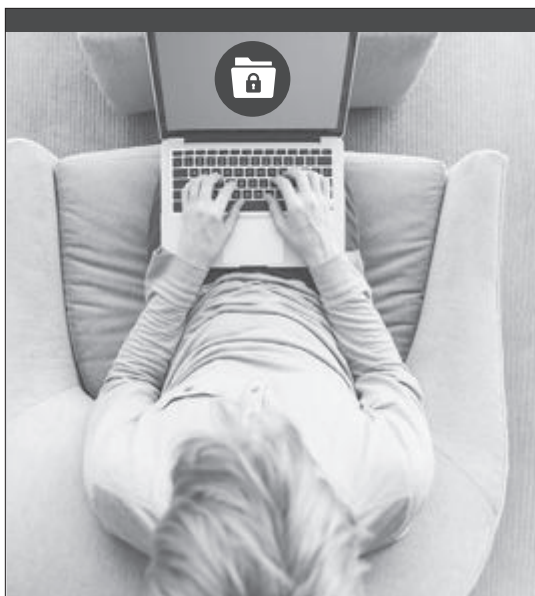
Amélie Dallaire et Jean-Michel Landry, de même que leurs trois enfants Victor, Flavie et Xavier démontrent ici la qualité de ce que l'on peut déguster dans des comptoirs économiques. Tous ces morceaux usagés ont été payés à moindre coût.

Photo: Roxanne Langlois

Amélie enseigne au cégep alors que Jean-Michel œuvre dans le milieu municipal. La situation financière des deux professionnels leur permettrait, s'ils le désiraient, d'opter en priorité pour du neuf. La maman admet s'être déjà posé la question que plusieurs se posent sans doute : « Au début, je me demandais si je pouvais y aller, si j'allais enlever des

vêtements à d'autres qui en ont plus besoin ».

Des gestionnaires de friperies expliquent pourquoi ils voient d'un très bon œil l'habitude prise par les Dallaire-Landry et par les autres familles bien nanties qui optent pour les comptoirs économiques. Voici leurs trois arguments pour vous convaincre de passer, vous aussi, leur rendre visite.



**Vous êtes témoin d'un acte répréhensible
commis dans une municipalité ou un organisme municipal ?
Divulquez-le en toute confidentialité. Vous êtes protégé contre les représailles.**

Les situations suivantes pourraient être considérées comme des actes répréhensibles :

- Un employé utilise de façon récurrente des biens municipaux pour accomplir des tâches liées à des activités personnelles.
- Une employée utilise un véhicule de la municipalité à des fins personnelles.
- Un employé refuse d'accorder des permis à différentes personnes pour des motifs relevant de considérations personnelles.
- Une gestionnaire embauche son conjoint sans concours et sans démontrer que son choix est fondé sur des considérations d'intérêt public.

Vous avez le pouvoir d'agir. Contactez dès maintenant le Commissaire à l'intégrité municipale et aux enquêtes :

Par téléphone : 418 691-2071 • Sans frais : 1 855 280-5348
cime@mamh.gouv.qc.ca • www.mamh.gouv.qc.ca/divulgateion



Pour financer des services

1

Le Baluchon, comme d'autres comptoirs gaspésiens, constitue une source de financement pour les activités et services d'un organisme: dans ce cas-ci, il s'agit du Centre d'action Bénévole (CAB) Saint-Alphonse-Nouvelle. Entre 73 000 \$ et 75 000 \$ par année s'ajoutent ainsi à son budget. «Grâce à ça, on crée de l'emploi et on fait tourner l'économie. En plus, ça fait l'affaire de bien des gens», explique le directeur général du CAB, Régis Audet. Une quarantaine de bénévoles s'activent sur le plancher et dans l'arrière-boutique. Une responsable est salariée, en plus du concierge qui veille à l'entretien des lieux.

Le comptoir 100-FLA-FLA de Sainte-Anne-des-Monts, où l'on trouve des vêtements, mais aussi un éventail d'autres articles, amène quant à lui de l'eau au moulin au centre pour femmes violentées Louise-Amélie, via sa fondation. Tenue à bout de bras par une vingtaine de bénévoles et lancée il y a un an à peine, la petite boutique contribue à venir en aide aux mamans et aux enfants qui ont recours à la vingtaine de lits permanents de la maison d'hébergement.

Qui plus est, le 100-FLA-FLA sert depuis octobre de lieu de réinsertion sur le marché du travail à plusieurs femmes via le programme PAAS-Action. «On a une petite section qui s'appelle les Créations 100-FLA-FLA. Ce sont des choses qu'elles confectionnent en partie avec des articles que l'on retrouve à la boutique. [...] Elles sont aussi incluses dans l'équipe pour le service à la clientèle», explique la directrice du Centre Louise-Amélie, Monic Caron.

Pour contrer l'ostracisation

2

Lors de ses premiers balbutiements il y a 32 ans, Le Baluchon de Maria était clairement identifié comme un «comptoir d'entraide». Ironiquement, cette appellation dissuadait beaucoup de personnes qui auraient eu besoin de recourir à ses services. Or, les temps ont changé. «Ce n'est plus marginalisé. Les gens qui viennent, c'est monsieur et madame-tout-le-monde», se réjouit Régis Audet. Des locaux attendant au CAB abritent désormais la version 2.0 du Baluchon; on en a fait une petite boutique accueillante où tous se côtoient.

Cette ouverture au grand public contribue, croit M. Audet, à soustraire de l'ostracisation ceux et celles qui n'auraient pas les moyens d'aller ailleurs. «Ce n'est pas parce qu'on a des difficultés financières qu'on doit avoir toujours l'impression d'être à part, dans un système dont on est les seuls à bénéficier», fait-il valoir. M^{me} Caron abonde dans le même sens. «Pour plusieurs personnes dans une situation plus précaire, il peut y avoir une fierté d'avoir acheté leurs vêtements», rappelle-t-elle.

Pour la planète

3

À une époque où les préoccupations environnementales sont plus que jamais à l'ordre du jour, les gestionnaires de comptoirs vestimentaires se félicitent de contribuer à améliorer le sort de la planète en offrant plusieurs vies au même article. «Au Baluchon, on vend souvent des morceaux qui ont été donnés trois fois», fait remarquer M. Audet.



Le Baluchon, qui a récemment fait l'objet d'améliorations, a été aménagé comme une réelle boutique dans le but précis d'attirer le grand public.

Photo: Gracieuseté - CAB Saint-Alphonse-Nouvelle

À leurs yeux, les clients qui choisissent les comptoirs économiques font réellement une différence. «C'est un beau geste à poser. Ça démontre qu'on a l'environnement à cœur», fait valoir Régis Audet. «On est dans une société de grande consommation, le volume d'items que l'on reçoit nous le confirme chaque semaine. Des vêtements, on en a des tonnes et on a de très belles choses», renchérit pour sa part M^{me} Caron, qui note que le phénomène est à la mode.

D'ailleurs, les sacs de plastique ont récemment été bannis du comptoir de Maria, mettant ainsi fin aux traditionnels «baluchons à cinq dollars». M. Audet appréhendait une réaction négative des usagers; celle-ci n'est jamais venue.

L'industrie du textile est généralement reconnue comme la deuxième ou la troisième filière la plus polluante de la planète.



MERCREDI 18 MARS 2020

Salle de spectacles régionale Desjardins
New Richmond

Avec la participation financière de:



Développement économique Canada
pour les régions du Québec
appuie financièrement la SADC

10e édition



Programmation et inscription : www.sadcbc.ca



GRAFFICI a 20 ans en 2020!

CARLETON-SUR-MER | Dans ce premier numéro de GRAFFICI en 2020, l'équipe du journal souhaite notamment rappeler à ses lecteurs qu'un petit groupe de jeunes adultes a fondé la publication il y a maintenant 20 ans. Tout au long de l'année, nous reviendrons sur des reportages qui ont marqué l'histoire de GRAFFICI et les artisans du journal évoqueront à quelques reprises des anecdotes sur ses premiers pas. GRAFFICI était de 2000 à 2007 un journal culturel, avant de devenir une publication généraliste.

Dans ce premier rappel de l'anniversaire de GRAFFICI, nous revenons sur l'un des dossiers ayant généré le plus d'intérêt auprès des lecteurs, le déséquilibre femmes-hommes en Gaspésie, c'est-à-dire le plus grand nombre de femmes que d'hommes dans la région. Le journaliste Gilles Gagné retrace le contexte l'ayant convaincu de suggérer le sujet à l'équipe du journal et certaines étapes préalables à la rédaction de ses textes.

En janvier 2009, il y avait déjà quelques années que certaines de mes amies célibataires déploraient le déséquilibre femmes-hommes en Gaspésie. Le nombre d'hommes célibataires semblait nettement inférieur au nombre de femmes, d'où la difficulté pour certaines femmes hétérosexuelles de trouver l'âme sœur dans la région.

La fermeture entre octobre 1999 et août 2005 des trois grandes industries de la région, la mine et la fonderie de cuivre de Murdochville, de même que les usines papetières de Chandler et de New Richmond, avaient incité bien des hommes, jeunes et moins jeunes, très présents dans ces usines, à se diriger vers des installations similaires dans d'autres régions. C'était ça ou réorienter leur carrière dans des secteurs connexes comme la construction, ce qui sous-entendait la mobilité inhérente au fait de passer d'un chantier à l'autre. Et si plusieurs d'entre eux avaient conservé leur résidence ici, fréquenter ces absents récurrents ne plaisait pas à toutes les femmes célibataires.

Je faisais alors partie de l'équipe de GRAFFICI surtout parce que j'écrivais l'éditorial depuis 2007. Au début de 2009, la rédactrice en chef et l'assistante rédactrice en chef de l'époque, Maïté Samuel-Leduc et Geneviève Gélinas, étaient en congé de maternité. Le journal étant mensuel en 2009, un rythme de production soutenu s'imposait pour livrer une publication réputée pour approfondir les sujets.

Des chiffres probants

Le directeur de l'époque, Frédéric Vincent, agit comme « rédacteur en chef pompier »



Le journaliste Gilles Gagné et Rebecca Dumais, qui faisait partie du groupe de femmes s'étant confié à GRAFFICI, en 2009, jettent un coup d'oeil 11 ans plus tard sur l'édition de mars du journal, dans lequel elle faisait part des conséquences du déséquilibre femmes-hommes en Gaspésie. Aujourd'hui, Rebecca vit en couple avec Yves Arbour, et ils sont les heureux parents d'un garçon de quatre ans.

Photo : Fleurdélie Dumais

en l'absence de Maïté et Geneviève, et il me demande de prendre dans mon giron une plus grande portion de rédaction de textes.

Frédéric cherche des sujets et je lui parle du déséquilibre femmes-hommes. Il trouve l'idée bonne et comme je suis assez débordé en raison de mes responsabilités pour d'autres journaux, je lui demande de faire une vérification préliminaire des chiffres de Statistiques Canada sur la démographie gaspésienne, chiffres qui incluent les Îles-de-la-Madeleine. Il m'appelle un peu penaud pour me dire que les chiffres ne sont pas concluants. Je regarde les chiffres à mon tour et je constate qu'au contraire, ils sont révélateurs. Frédéric est d'accord et on se lance.

Les statistiques du recensement de 2006 ne sont pas aussi éloquentes que les légendes voulant qu'il y a quelques femmes pour un homme en Gaspésie, mais il est clair que dans

certaines classes d'âge, pour 10 hommes, il y a jusqu'à 11 femmes. La disproportion hommes-femmes est indiscutable entre 26 et 50 ans. Chez les 35 à 39 ans, pour 1 000 hommes, il y a 1 120 femmes. C'est 11,2% de plus. C'est très significatif.

Nous choisissons d'inviter certaines de mes amies célibataires chez moi, avec un excellent repas préparé par un traiteur. Les amies arrivent, elles s'assoient, je pose une ou deux questions et la discussion démarre. Elles en ont long à dire, sur les hommes, sur les femmes, sur la vie et à un moment donné, elles m'ont complètement oublié, ou à peu près. Je recule légèrement ma chaise par rapport à la table et je n'enregistre rien pour ne pas les incommoder. Je prends des notes à un rythme fou. Mes interventions sont minimales entre le début et la fin du repas. Les amies couvrent à peu près tous les points sans être sollicitées. Certaines d'entre elles m'avaient préalablement demandé

d'utiliser un prénom fictif et j'avais accepté.

Une discussion de ce genre ou des entrevues individuelles sur un tel sujet génèrent bien sûr leur part d'étincelles, le terme que j'avais utilisé il y a 11 ans. Voici un bref rappel de ces étincelles :

- « T'as pas de *job* en Gaspésie, tu peux en parler. T'as pas de chum, tu ne peux pas en parler ».

- « Certaines femmes sont presque sur le point d'instaurer la polygamie ».

- « J'ai essayé de paraître moins intelligente, moins indépendante (pour séduire) ».

- « Tu es mieux toute seule que mal accompagnée ».

- « J'ai besoin du côté sensuel, de l'affection, de la sexualité. Si je pouvais me passer de l'intimité, de la complicité, de la sexualité, je serais bien. J'accepterais d'être seule ».

- « Je veux avoir quelqu'un qui se connaît. Sois toi-même. N'essaie pas de te prouver. Les hommes ont de la misère à être vrais ».

- « Je rêve de rencontrer un homme qui ne verra pas la mère en moi ».



GILLES GAGNÉ
JOURNALISTE



FÉVRIER 2020 **GRAFFICI**

SOCIÉTÉ

15

- « Je suis prête à passer ma vie seule. Je n'ai pas peur de passer ma vie seule. Je suis passionnée en tout. Je ne déménagerai pas pour rencontrer l'âme sœur (...) On a (les célibataires) la chance d'apprendre sur soi, d'être à la découverte de soi »

- « J'ai l'impression que les hommes se cherchent des femmes malléables, soumises »

- « Je ne voudrais pas que ma maison soit habitée mais j'aimerais que mon cœur le soit »

- « Surprenez-moi! Regardez-moi dans les yeux! »

- « J'ai une belle vie. Je fais les choses que j'aime. Mais quand Noël approche, je me fais demander comment je vis ça seule, sans enfant. Je suis solide mais j' imagine quelqu'un de fragile qui se fait poser ces questions et ça doit être très dur ».

Onze ans plus tard: Rébecca Dumais a trouvé le bonheur... en Gaspésie

BONAVENTURE | Rébecca Dumais avait participé au «souper de filles» de GRAFFICI en janvier 2009, l'une des deux participantes à avoir accepté d'être identifiée. Elle avait quitté pour Montréal en 2006 pour trouver l'âme sœur, tout en ponctuant son exil de séjours dans la Baie-des-Chaleurs pour réaliser quelques contrats.

Elle est pourtant revenue en Gaspésie en 2010 après des séjours à Québec et dans la métropole, sans avoir trouvé un chum, et le cœur un peu écorché par une relation s'étant terminée en queue de poisson.

«C'était fini. J'avais passé tout droit. Je ne vivrais pas en couple. J'étais découragée», raconte-t-elle dix ans plus tard.

C'était sans compter une rencontre en 2012, avec le concours d'amis. Yves Arbour avait deux ans de plus et ils avaient fréquenté la même école secondaire. Elle se souvenait de lui. «Il faisait le bouffon.» Yves lui a d'abord dit qu'il n'avait pas de souvenir d'elle, avant de décrire sa façon de marcher. Il se souvenait donc...

«Il m'a contacté sur Facebook. Nous avons échangé pas mal. Nous sommes ensemble depuis 2014. En 2012, il partait travailler à l'extérieur. Il était donc le prototype du gars avec qui je ne voulais pas sortir, parce qu'il avait son lieu de résidence ici

mais qu'il quittait pour travailler. C'est difficile de trouver, de rencontrer quelqu'un comme ça, qui est toujours en mouvement. Il travaille pour la Garde côtière. Il part pour deux semaines à la fois, mais c'est parfois plus long. L'été, il travaille à Gaspé, et l'hiver à Sorel», raconte-t-elle.

Mais ça fonctionne! «On a eu un enfant un an après le début de notre relation, un petit gars qui a maintenant quatre ans», dit Rébecca

Quelle était la différence entre les grandes villes et la Gaspésie? «En partant, il y a un manque de diversité de gars en Gaspésie, parce qu'il y a moins de monde. Les gens sont moins «organisés» en ville, avec des soupers de couples où tu es moins à ta place quand tu es seule. Mais si tu as zéro ami à Montréal, tu ne feras pas plus de rencontres dans le quotidien», analyse-t-elle.

Bref, elle se retrouve en couple, heureuse, avec un homme qui était passé inaperçu alors qu'ils fréquentaient l'école Aux Quatre Vents!

«Je fais partie des statistiques du monde qui me tapait sur les nerfs lors du souper de GRAFFICI il y a 11 ans», résume-t-elle en riant.



PROGRAMMATION À VENIR

BILLETTERIE: 418 364-6822 POSTE 351 ou www.maximum90.ca

SPECTACLES PRÉSENTÉS AU QUAI DES ARTS DE CARLETON-SUR-MER

MERCREDI 4 MARS

JEUDI 5 MARS

VENDREDI 20 MARS

VENDREDI 27 MARS

LUNDI 30 MARS

SAMEDI 4 AVRIL

19h

ANTIOCHE

19h

LUCIOLES

20h

DAVID
MARIN

LES

20h

LOUANGES

13h 15

À TRAVERS
MES YEUX

20h

JESSE
MAC CORMACK

DIMANCHE 5 AVRIL

MERCREDI 8 AVRIL

LUNDI 20 AVRIL

VENDREDI 24 AVRIL

DIMANCHE 26 AVRIL

JEUDI 14 MAI

14h

PAIX

19h

OMI
MOUNA

10h et 13h

JE SUIS WILLIAM

20h

BERNARD
ADAMUS

14h

NATASHA
KANAPÉ

20h

MATT
HOLUBOWSKI

Concours d'écriture

du journal

GRAFFICI

L'INCONTOURNABLE EN GASPÉSIE

Date limite

**Le vendredi
13 mars 2020**



Thème : Plus haut que les flammes

Le journal **GRAFFICI** relance son concours d'écriture sous la présidence d'honneur de l'écrivaine **Louise Dupré**. Qui que vous soyez, quel que soit votre âge et où que vous viviez en Gaspésie, participez en grand nombre! Tous les styles sont acceptés (conte, nouvelle, poésie, récit, lettre, article, autres), à condition que vos textes s'inspirent du thème « Plus haut que les flammes ». Les gagnants seront invités à participer à la fête littéraire qui se déroulera à Paspébiac le samedi 18 avril. Divers prix seront également distribués.

Louise Dupré a publié une vingtaine de titres qui lui ont mérité de nombreux prix et distinctions, dont *Plus haut que les flammes* (Le Noroît, 2010) qui a obtenu le Grand Prix Québecor du Festival International de la Poésie de Trois-Rivières et le Prix du Gouverneur général « Poésie ».

..... Règlements

Date limite : le vendredi 13 mars 2020 | Seuls les textes acheminés par courriel seront acceptés | Adresse d'envoi : contact@philippegaron.com
Indiquer votre nom et vos coordonnées complètes sous le titre de votre texte |

..... Catégories

Élèves du primaire

(classes de 3^e à la 6^e année)

Créations collectives
réalisées en classe

Nombre maximum
de mots : **350**

Élèves du secondaire

Créations individuelles ou
collectives d'élèves du
secondaire ou de l'éducation
des adultes

Nombre maximum
de mots : **500**

Adultes

Créations individuelles
d'élèves du collégial ou
d'adultes

Nombre maximum
de mots : **1000**

Français langue seconde

Créations collectives ou
individuelles d'élèves ou
d'adultes dont la langue
maternelle n'est pas le
français.

Nombre maximum
de mots : **1000**



Et onze ans plus tard, que disent les chiffres?

CARLETON-SUR-MER | Onze ans après cette rencontre, la réalité statistique de la Gaspésie a peu changé, quant à l'équilibre femmes-hommes, si on s'en remet à StatCan, l'ancien Statistique Canada, et elle s'est améliorée sensiblement si on consulte les chiffres de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Qui croire? C'est sans doute un dossier en soi. La vérité se situe peut-être dans l'évolution des deux ou trois dernières années.

Les données de StatCan datent du recensement de 2016 publié en 2017. Elles commencent à dater sérieusement, à l'aube du prochain recensement. Chez les gens âgés de zéro à 14 ans, il y avait plus de garçons que de filles, 5740 comparativement à 5510, soit 230 gars de plus, mais assez nettement plus de femmes que d'hommes chez les 15 à 64 ans, soit 28 445 comparativement à 27 930, pour une différence de 515.

C'est chez les 65 ans et plus que la tâche de trouver un ami de cœur pour les femmes célibataires hétérosexuelles doit être assez corsée, parfois. Il y a 12 165 femmes et 10 520 hommes. C'est un écart de 1645 personnes soit de 7,25 %. C'est beaucoup.

Depuis 2009, StatCan rapporte un changement notoire dans la classe d'âge de 35 à 39 ans. Alors qu'il y avait nettement plus de femmes que d'hommes dans ce groupe il y a 11 ans, soit 11,2% de plus, il y avait 30 hommes de plus en 2016, soit 2295 comparativement à 2265 femmes. C'est 1,32% de plus. On peut appeler ça un revirement.

Il est à noter que les chiffres de l'ISQ pour 2018 dépeignent une situation assez différente de celle de StatCan deux ans plus

différence à 643 femmes de plus en 2018. Encore là, qui croire?

Il faut aussi rappeler que StatCan a probablement sous-évalué significativement la population de Listuguj lors du recensement de 2016.

Le vénérable organisme fédéral a indiqué que la population de la plus grande communauté autochtone de la Gaspésie avait chuté de 33,5%, de 1865 à 1241 personnes, entre 2011 et 2016, alors que tout le monde y vivant a assisté à une hausse de la clientèle scolaire, des enfants en service de garde et des besoins en logement. Une autre entité fédérale, le ministère des Affaires autochtones et du Nord canadien fonctionnait en décembre 2015 avec une donnée de 2063 résidents. C'est 822 personnes de plus que le résultat du recensement.

La situation sera à surveiller en 2021, de même que ses effets sur l'équilibre femmes-hommes.

Enfin, selon l'ISQ, la proportion femmes-hommes au Québec serait globalement semblable à celle de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Il y a 101 femmes pour chaque groupe de 100 hommes.

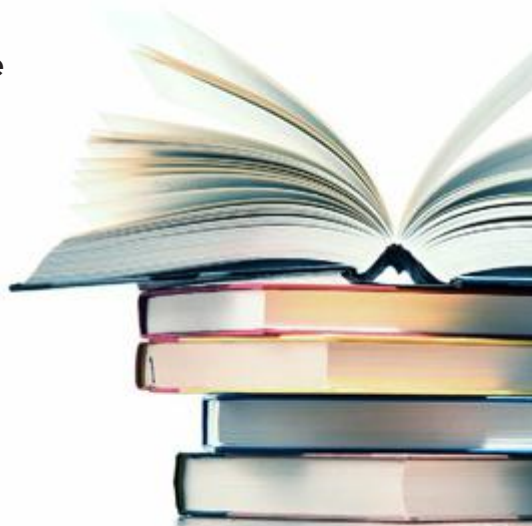
**La situation sera à surveiller en 2021,
de même que ses effets sur l'équilibre
femmes-hommes.**

tôt. Alors que StatCan évalue à 44 190 le nombre d'hommes et à 46 125 le nombre de femmes en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, pour 1935 femmes de plus, l'ISQ situe cette

Notre passion pour
la lecture est indéniable
et nous souhaitons
vous en partager
le bonheur.

Quel plaisir
nous aurons donc
à découvrir votre
plume aux couleurs
toutes aussi variées
que celles de notre
paysage gaspésien!

**Bonne
inspiration!**



L'Encre noire

LIBRAIRIE
LIBER

LIBRAIRIE **alpha** inc.



**Commission scolaire
des Chic-Chocs**



**Commission scolaire
René-Lévesque**



Nous joignons nos voix pour encourager nos élèves à participer
au concours littéraire du Journal GRAFFICI « Plus haut que les flammes »
et nous leur souhaitons le meilleur des succès!



Rencontre avec Jules Bélanger

LE BONHEUR DU SAVOIR ET DE LA CONNAISSANCE

GASPÉ | J'ai l'immense privilège de vous amener cette fois à la rencontre de Jules Bélanger. Lors de notre échange téléphonique d'une petite heure, il m'a offert son temps en toute simplicité, répondant à mes questions avec générosité et humilité. Mais me voilà intimidée, tout de même, d'écrire un texte sur cet érudit gaspésien, ce professeur sacré «émérite» par le Cé gep de la Gaspésie qu'il a lui-même contribué à fonder en 1969 et où il a «trouvé le bonheur» à enseigner la littérature jusqu'en 1987.

Il n'y a qu'à *Googler* le nom de Jules Bélanger pour saisir toute la grandeur du personnage né à Nouvelle en 1929. Il était le 4^e d'une famille de 18 enfants.

Tout un premier jour d'école !

«Jeune, j'étais très curieux. J'étais tannant parce que je posais beaucoup de questions et je crois que ça devenait fatigant pour les adultes. Mais me faire dire c'est parce que... ça me fâchait terriblement», se souvient l'homme avant de raconter qu'il a eu la *strap* à sa première journée d'école, justement parce qu'il était curieux... de voir laquelle des règles, entre la sienne et celle de son copain de classe, était la plus solide.

«La règle de mon ami a cassé et un éclat de bois s'est retrouvé dans les cheveux d'une jeune fille devant nous qui a crié... Vous imaginez !»

La *strap* le premier jour. Puis, en arrivant après le dîner, la maîtresse annonce que les enfants resteraient plus longtemps après la classe, pour une piqûre ! «J'ai pleuré et résisté. Ma grande sœur a dû venir me consoler. Le soir, je ne voulais plus jamais aller à l'école. Heureusement, ça m'a passé», raconte M. Bélanger avec un rire dans la voix.

Encore aujourd'hui, retraité, M. Bélanger occupe la plupart de ses journées à apprendre. «Ma vie, c'est une vie de lecteur maintenant. Je lis cinq ou six heures par jour. Je suis aussi



Jules Bélanger passe encore plusieurs heures par jour à lire.
Il est resté aussi curieux qu'au cours de son enfance.

curieux que quand j'étais petit gars... Et, heureusement, pas un livre ne se contente de me répondre «parce que...»

De la médecine à la littérature

Enfant, le petit Jules se destinait à la médecine... Il raconte qu'il y avait un médecin, à Nouvelle qui s'engageait beaucoup auprès de la jeunesse et de la communauté. «C'était un modèle et je voulais faire comme lui», lance l'homme qui opta plus tard pour les arts et lettres, la philosophie et la religion.

C'est que, alors qu'il faisait son cours classique, d'autres modèles se sont pour ainsi dire imposés à lui.

«Il y a eu cette perception d'un bonheur de vivre chez mes professeurs du cours classique, les prêtres des Clercs de Saint-Viateur, cette communauté dédiée à l'éducation. Cet exemple m'a amené à penser que je pourrais peut-être, moi aussi, trouver mon bonheur à les imiter dans leur choix de vie.»

Un cursus impressionnant

M. Bélanger est bachelier ès Art de l'Université Laval et en théologie du Holy Heart Seminary de Halifax, d'une licence en lettres, d'une maîtrise en philosophie de l'Université Laval, ainsi que d'un doctorat en littérature de l'Université de Rennes.

Après ses études, l'évêque l'a nommé



vicaire à la cathédrale de Gaspé. Après quelques mois, le même évêque a cru bon de l'envoyer enseigner.

C'est ainsi qu'il enseigna le français et le latin au séminaire de Gaspé, de 1958 à 1969, avant de présider le comité d'implantation du Cégep de la Gaspésie et des Îles où il enseigna la littérature jusqu'en 1987.

« Tout le monde avait le droit de parler dans ma classe. Mais un à la fois », dit celui que le Cégep de la Gaspésie et des Îles a honoré en tant que « professeur émérite ».

Fier Gaspésien

Passionné d'histoire, Jules Bélanger a été à la tête de la Société historique de la Gaspésie de 1977 à 1995 et il a vu personnellement au développement du Musée de la Gaspésie. C'est aussi lui qui a mis en place la Fondation de la Société historique de la Gaspésie. Il a également coécrit le livre Histoire de la Gaspésie avec Marc Desjardins et Yves Frenette.

« Je crois que c'est mon doctorat en histoire littéraire qui m'a donné le goût de l'histoire. Et je constatais que la Gaspésie n'avait pas d'histoire écrite. Je me suis donc, avec d'autres, attelé à la tâche, et ça a donné Histoire de la Gaspésie (1981). Ensuite, toutes les régions du Québec ont emboîté le pas. Elles ont toutes aujourd'hui un livre du genre, faite sur le même modèle. »

« Je pense à tous nos grands-pères et arrière-grands-pères. Ils ont eu des vies difficiles... Je me disais que, si on avait une histoire qui

« Tout le monde avait le droit de parler dans ma classe. Mais un à la fois. »

raconte tout ça, nos gens d'aujourd'hui seraient fiers de ce que leurs ancêtres ont vécu... Je voulais leur donner la fierté et l'énergie pour améliorer le sort de la Gaspésie en s'inspirant du passé. »

De même, dans la foulée de son désir de donner de la vitalité à sa région, l'homme de lettres s'est largement engagé dans le développement des médias d'ici. Il a participé à la fondation de l'hebdomadaire Le Pharillon et il a intégré le conseil d'administration de Radio-Gaspésie, à ses débuts, et celui de Radio-Québec, maintenant Télé-Québec.

Honneurs et distinctions

Docteur *honoris causa* de l'Université Laval et de l'Université du Québec à Rimouski, officier de l'Ordre national du Québec, Jules Bélanger a reçu la médaille d'argent du



En novembre 2016, Jules Bélanger est devenu le premier Gaspésien à recevoir le prix Gérard-Morisset, la plus haute distinction québécoise en matière de protection du patrimoine. Il a notamment rejoint l'anthropologue Serge Bouchard, l'historien Jacques Lacoursière, le muséologue John Porter et l'architecte Phyllis Lambert à titre de récipiendaires. Il était accompagné pour l'occasion de France Côté, Nathalie Spooner, alors directrice du Musée de la Gaspésie, et de l'avocat Lionel Bernier, qui avait mené dans les années 1970 la bataille pour les expropriés de Forillon.

Photo : Offerte par le Musée de la Gaspésie

lieutenant-gouverneur et cumule les mentions et distinctions tant en Gaspésie qu'à l'échelle nationale.

Laquelle de toutes ses distinctions lui a fait le plus plaisir ? « Elles m'ont toutes touché. Choisir, c'est exclure vous savez... Mais, je dirais que l'Ordre national, ça m'a particulièrement ému. »

Message à la jeunesse

Confiant en l'avenir de la région, constatant entre autres que des jeunes reviennent vivre et travailler ici, le passionné d'éducation déplore toutefois le taux de décrochage élevé et il a souhaité terminer notre entretien avec un message que monseigneur François-Xavier Ross transmettait en son temps.

« Il y a encore beaucoup de choses à faire. Mais il faut commencer par l'intelligence », disait Mgr Ross. « Moi, je dirais à tous les jeunes et à leurs parents, que, le plus bel héritage c'est la scolarisation. »

« Je crois que le bonheur est dans la réussite de la connaissance. Et j'invite les jeunes à persister malgré les difficultés. Lâcher l'école, ça rétrécit l'avenir et l'horizon. Et parmi toutes les matières, la plus importante est le français. La qualité de la langue est un outil puissant pour toutes sortes de causes, peu importe le métier. Si on s'exprime correctement, on a du pouvoir », conclut l'homme, sagement.

Capitation 2020

La capitation (ou la dîme) est la base du financement de notre communauté chrétienne. Elle permet ces services religieux à notre population de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine :

- célébrations dominicales • baptêmes • mariages • funérailles
- catéchèse des jeunes et des adultes • partages de la Parole
- visite des malades • présence en milieu carcéral
- pastorale missionnaire • pastorale jeunesse et familiale
- présence auprès des malades • soutien aux démunis
- entretien des églises • gestion des cimetières
- administration paroissiale • assemblées de fabrique, secrétariat et accueil, etc.

Vos contributions serviront à prendre ensemble le tournant dans lequel nous nous engageons les uns les autres, pour la mission, afin de rendre nos communautés plus vivantes et les garder dans l'espérance!

N'oubliez pas de demander votre reçu de charité à votre paroisse.

Apportons notre soutien à nos communautés pour 2020 !





SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER
DE LA GASPÉSIE



CHAQUE ANNÉE, **PLUS DE 100 CANADIENS SONT GRAVEMENT BLESSÉS OU TUÉS** DANS DES INCIDENTS LIÉS AUX PASSAGES À NIVEAU OU AUX INTRUSIONS. PRATIQUEMENT TOUS CES INCIDENTS SONT ÉVITABLES.

Les trains de la SCFG circulent quotidiennement entre **Matapédia** et **New Richmond**. Ils peuvent circuler à **toute heure du jour et de la nuit**, et ce, autant la semaine que la fin de semaine.

LA SCFG VOUS RAPPELLE DONC LES CONSIGNES SUIVANTES CONCERNANT LA VOIE FERRÉE :



NE JAMAIS

marcher, courir, aller à bicyclette ou en VTT sur les voies ferrées ou sur l'emprise du chemin de fer ou à travers les tunnels.

NE JAMAIS

chasser, pêcher ou sauter des ponts ferroviaires. Ils ne sont pas conçus pour être des trottoirs ou des ponts piétonniers. Il y a juste assez d'espace libre sur les voies ferrées pour laisser passer un train.

N'ESSAYEZ

JAMAIS de sauter à bord des équipements ferroviaires. Un pied qui glisse peut vous faire perdre un membre ou même la vie.

ATTENDEZ-VOUS TOUJOURS À L'ARRIVÉE D'UN TRAIN.

Les trains ne suivent pas d'horaires fixes.

Utilisez **TOUJOURS** les passages à niveau désignés pour traverser les voies ferrées.

Obéissez **TOUJOURS** à la signalisation aux abords des passages à niveau. Les feux clignotants et la cloche indiquent que le train approche; alors, restez en sécurité et éloignez-vous.

Arrêtez-vous **TOUJOURS**, regardez et écoutez avant de traverser pour vous assurer qu'il est sécuritaire de le faire.

N'OUBLIEZ PAS – LORSQUE QU'IL S'AGIT DE VOIES FERRÉES – N'ENTREZ PAS! ÉLOIGNEZ-VOUS! RESTEZ EN VIE!