

Le train des Bleuets

Projet pour un
transport ferroviaire de
personnes au
Saguenay-Lac-St-Jean



Anthoni Barbe
Février 2026

Climat Québec

Le Train des Bleuets : un levier économique durable pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean

Repenser nos déplacements collectifs

Le développement économique d'une région repose sur sa capacité à être accessible, connectée et attractive. Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, la distance entre les villes, la dispersion du territoire et la dépendance à l'automobile limitent encore aujourd'hui le plein potentiel économique de la région. Dans la région de la ville de Saguenay, l'achalandage des routes principales a plus que doublé dans les 40 dernières années, favorisant l'étalement urbain et la pollution de l'air.

Le Train des Bleuets propose une réponse structurante à ces enjeux. En utilisant le réseau ferroviaire existant pour offrir un service de transport interurbain moderne, ce projet vise à stimuler l'économie régionale, à soutenir la main-d'œuvre, et à positionner le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme une région tournée vers l'avenir, tout en réduisant son empreinte environnementale.

Figure 1 : train de Charlevoix



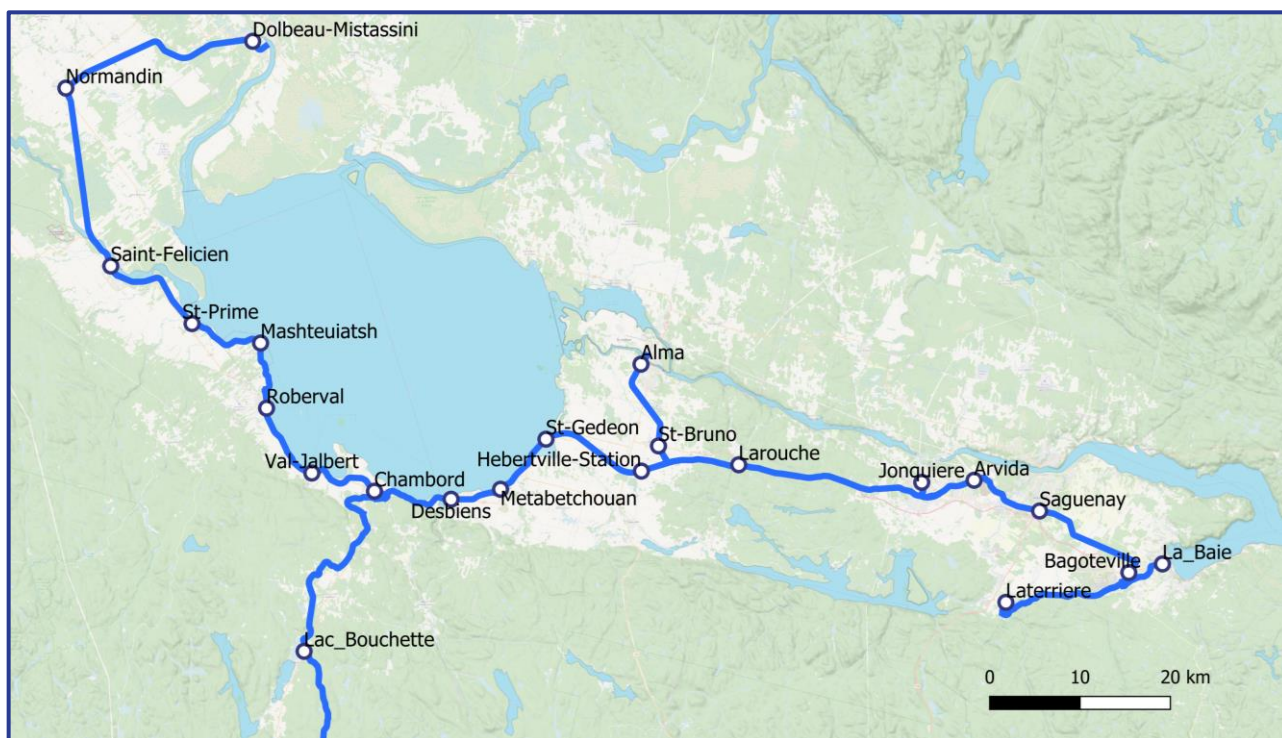
Le Train des Bleuets est un réseau de transport ferroviaire interurbain de personnes reliant 21 gares à travers le Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Ce projet incarne une vision moderne du développement régional : accessible, durable et tournée vers l'avenir. Ce projet n'est pas qu'un moyen de transport : il s'agit d'un levier économique, et d'une nouvelle façon de vivre et de découvrir le Saguenay–Lac-Saint-Jean. Les retombées attendues pour la région montent à plusieurs dizaines de millions de dollars par année en plus des centaines d'emplois générés par le projet.

En bref

- ❖ **Population desservie : environ 250 000 personnes dans 21 gares**
- ❖ **Connexion directe entre les principales agglomérations**
- ❖ **Utilisation du réseau ferroviaire existant sur environ 240 kilomètres**
- ❖ **Service adapté aux déplacements quotidiens, aux loisirs et au tourisme**

Figure 2 : le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-St-Jean desservi par le train des bleuets



Un moteur de développement économique régional

Accès à la main-d'œuvre et compétitivité des entreprises

Le Train des Bleuets facilitera la mobilité des travailleurs à l'échelle régionale, permettant :

- d'élargir les bassins de recrutement pour les entreprises ;
- de favoriser la rétention des jeunes, des familles et des travailleurs qualifiés ;
- de réduire les obstacles liés aux coûts et à la possession d'un véhicule ;
- favoriser l'implantation et l'usage des services d'autopartage ;
- d'augmenter l'attractivité de la région pour de nouveaux investissements.

Une région mieux connectée est une région plus compétitive.

Revitalisation des pôles urbains et des centres-villes et arrimage avec le futur Tramway sans-rail intelligent (TSRI) de Saguenay

Les gares deviendront des points d'ancrage économique, favorisant :

- le développement de commerces et de services de proximité ;
- la revitalisation des centres-villes ;
- l'implantation de projets immobiliers et institutionnels ;
- une densification cohérente et structurée autour du transport collectif

Valorisation du territoire

Des bénéfices environnementaux concrets et mesurables

Le Train des Bleuets s'inscrit pleinement dans la transition écologique du Québec.

- Le transport ferroviaire émet significativement moins de GES par passager-kilomètre que l'automobile.
- Le projet permet de lutter contre l'étalement urbain et les coûts importants que ce phénomène engendre pour les communautés.
- L'utilisation initiale de trains hybrides batterie–diesel permet une réduction immédiate des émissions, tout en assurant une mise en service rapide et fiable.
- À moyen et long terme, le réseau pourrait être progressivement électrifié, menant à une réduction majeure, voire quasi complète, des émissions de CO₂ liées aux déplacements interurbains.

En offrant une alternative crédible à l'automobile, le projet contribue à :

- diminuer la dépendance aux énergies fossiles ;
- diminuer la pression grandissante sur le réseau routier ;
- améliorer la qualité de l'air ;
- aligner la mobilité régionale avec les objectifs climatiques provinciaux.

Un levier touristique durable et quatre saisons

Le Train des Bleuets renforcera l'offre touristique régionale en structurant les déplacements vers des attractions clés, dont :

- la plage de Métabetchouan ;
- le village historique de Val-Jalbert ;
- le zoo sauvage de Saint-Félicien ;
- de nombreux sites de plein air, de randonnée et de villégiature.

Le trajet en lui-même, traversant des paysages emblématiques de la région, deviendra une expérience distinctive. Le transport des vélos permettra une intégration directe avec la Véloroute des Bleuets, favorisant un tourisme actif, quatre saisons et à faible empreinte carbone.



Un investissement structurant

Le Train des Bleuets, c'est une économie en mouvement, durable et tournée vers l'avenir 🚂 ♻️

Une vision économique durable pour la région

Le Train des Bleuets repose sur une approche pragmatique :

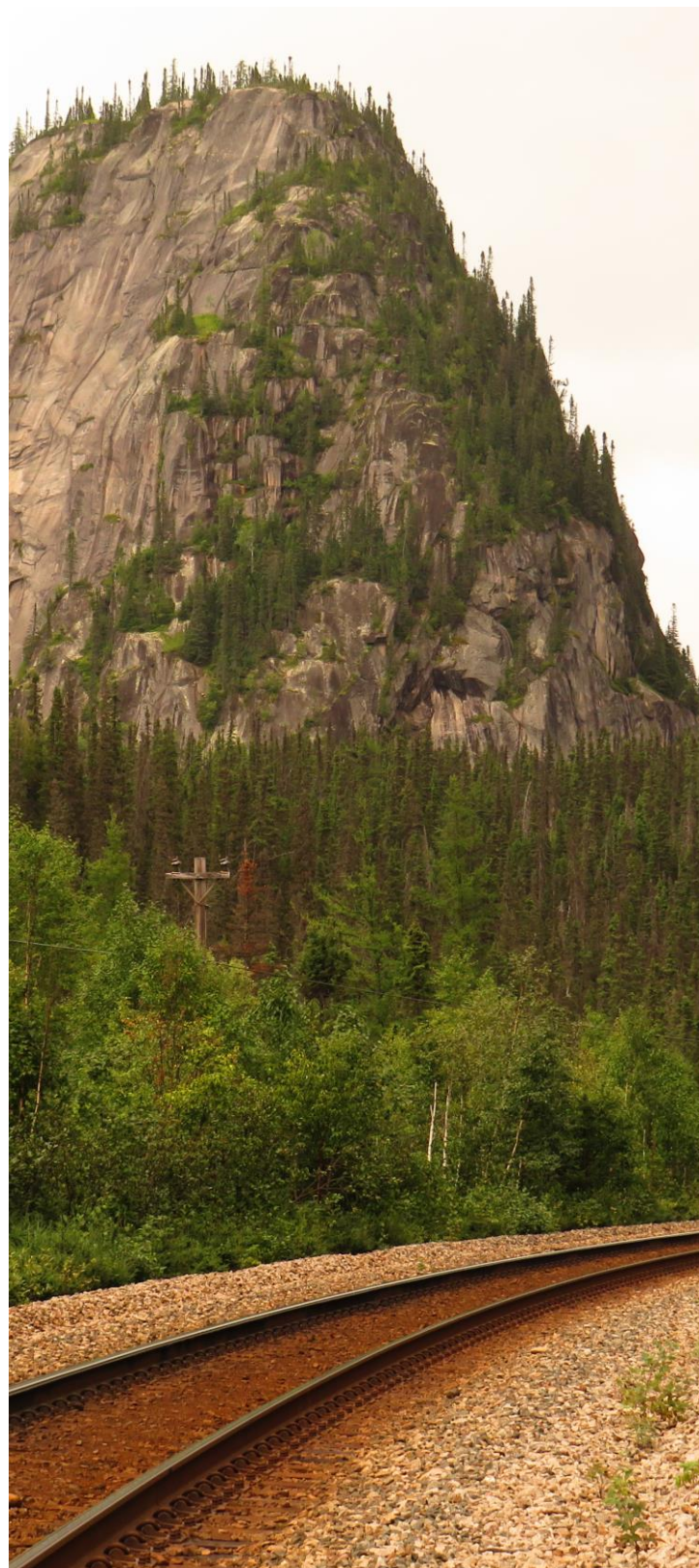
- ❖ valorisation d'infrastructures existantes ;
- ❖ déploiement progressif du service ;
- ❖ adaptation aux besoins réels de la population ;
- ❖ évolutivité technologique et énergétique.

Cette approche limite les risques financiers tout en maximisant les retombées économiques à long terme.

Le Train des Bleuets est bien plus qu'un projet de transport. Il s'agit d'un investissement structurant qui soutient la croissance économique, renforce l'attractivité régionale et contribue à la transition environnementale.

- ❖ d'une région plus compétitive et accessible ;
- ❖ d'une économie régionale résiliente ;
- ❖ d'une mobilité durable adaptée aux réalités du territoire ;
- ❖ d'un développement à la hauteur des ambitions du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Figure 3 : le rail exploité par la nation Innu via le train Tshiuetin



Le projet en chiffre

Coûts

1) Matériel roulant – Trains hybrides diesel-électrique

Estimation adaptée

- Coût unitaire plausible pour une rame hybride diesel-électrique adaptée au service régional : ~8 M\$ à 14 M\$ par rame (selon spécifications, équipement, capacité). (Pedestrian Observations, 2026)
- Besoin estimé : 8 rames (+ 1 ou 2 de réserve) → ≈ 9 rames.

☞ Total matériel roulant : ~72 M\$ à ~126 M\$

2) Réfection et mise à niveau des voies

→ Réhabilitation lourde sur environ 72 km.

~0,4 M\$ à 1,0 M\$ / km de réhabilitation lourde (incluant remplacement ballast, rails, drainage, travail de plateforme). (Gouvernement du Canada, 2008; TVA Nouvelles 2009)

☞ Pour 72 km : ≈ 30 M\$ à 72 M\$

3) Gares et haltes

• Gares principales (centres plus importants, 6) : conception de gares régionales avec stationnements et accès → 5 M\$ à 12 M\$ chacune.

• Haltes simples (15) : plateformes minimalistes, abris et signalisation → ~0,15 M\$ à 0,6 M\$ chacune (ordre de grandeur comparable à des flag stops simples).

Estimation

• 6 gares principales × ~5–12 M\$ = 30–72 M\$

• 15 haltes × ~0,15–0,6 M\$ = 2,25–9 M\$

☞ Total gares et haltes : ~32 M\$ à ~81 M\$ (Transit Costs Project, 2024; Via Rail Canada, 2010)

4) Installations auxiliaires, systèmes, études, contingences

Ça comprend :

- Signalisation et communications
- Dépôt / ateliers pour entretien
- Études d'ingénierie, environnement, supervision
- Contingences (imprévus, prix des matériaux, main-d'œuvre)

☞ Systèmes/ateliers/études/contingences : ~20 M\$ à ~100 M\$ (Transit Costs Project, 2024)

Récapitulatif des coûts estimés

Poste Estimation révisée (CA)

Matériel roulant ~72 M\$ – ~126 M\$

Réhabilitation des voies (30%) ~30 M\$ – ~72 M\$

Gares et haltes (21) ~32 M\$ – ~81 M\$

Systèmes/ateliers/études/contingences ~20 M\$ – ~100 M\$

TOTAL ESTIMÉ ~154 M\$ – ~379 M\$

Retombées économiques

1) Emplois liés à l'exploitation et à la construction

◆ Emplois directs et induits

Les projets de transport ferroviaire génèrent à la fois :

- Emplois liés à la construction et mise en service,
- Emplois opérationnels fixes (conducteurs, entretien, gares, administration),
- Emplois indirects dans les activités économiques locales.

Construction et mise en service (emplois-années) : ~300–800 emplois-années sur 2–3 ans (travaux de rails, gares, signalisation).

Emplois opérationnels permanents : ~100–200 postes (conducteurs, personnel entretien, activités gares, administration). (SAIPRC, 2025)

2) Impact touristique et dépenses locales

◆ Dépenses touristiques directes

Les services ferroviaires qui attirent des visiteurs peuvent générer :

- Dépenses en hébergement, restauration, commerces et services locaux,
- Effets multiplicateurs dans les économies locales.

Pour la région :

- 50 000 visiteurs additionnels / an,
- dépense moyenne par visiteur ~175 \$ (hébergement, restauration, attractions)

Dépenses touristiques générées annuellement : $50\,000 \times 175 \$ \approx 8,75 \text{ M\$ / an}$ (SAIPRC, 2025)

3) Économies sociales et avantages pour les usagers

◆ Gains de temps et coûts évités

Dans des corridors desservis par rail, on observe souvent :

- Économies de temps de déplacement comparé à l'automobile,
- Réduction des coûts liés aux accidents et à l'entretien routier,
- Réduction des coûts familiaux pour les véhicules,
- Accès élargi à l'emploi, à l'éducation et aux services.

Ces économies sont parfois difficiles à chiffrer mais elles peuvent rapidement s'élever à plusieurs dizaines de millions de dollars régionalement (SAIPRC, 2025).

4) Effets indirects — développement local et attractivité

◆ Développement immobilier et affaires proches des gares

Les investissements ferroviaires encouragent souvent :

- la revalorisation immobilière autour des gares,
- l'implantation de commerces, bureaux ou services,
- une plus grande attractivité résidentielle des localités desservies.

Des études sur les services ferroviaires mettent en évidence des cas où chaque **1 \$ de dépense publique génère jusqu'à 2 \$ de dépenses privées** en développement résidentiel ou commercial autour des gares. (Texas Rail Advocates, 2025). **La présence d'une ligne ferroviaire peut stimuler l'investissement privé** dans les municipalités qu'elle dessert.

Résumé des retombées économiques estimées

Catégorie	Estimation / Potentiel
Emplois (construction)	~300–800 emplois-années
Emplois (exploitation)	~100–200 postes permanents
Dépenses touristiques annuelles	~8,75 M\$
Avantages usagers (économies sociales)	Plusieurs millions \$ (écart selon usage)
Effets indirects (développement local)	Multiplie l'investissement local

Bibliographie

Agence des États-Unis pour le transport ferroviaire (FRA). (2023). *Capital Cost Estimating Guidance* — Guide méthodologique pour estimer les coûts d'infrastructures ferroviaires (tracks, systèmes, ateliers, etc.). FRA, U.S. Department of Transportation.

https://railroads.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/fra_net/16647/160830%20FRA%20RPD%20Capital%20Cost%20Estimating%20Guidance.pdf

Gouvernement du Canada. (2007). *The Governments of Canada and Quebec Invest in the Restoration of Quebec Shortline Railways* — Programme de restauration des voies régionales (ex. Chemin de fer de Charlevoix). Transport Canada.

<https://www.canada.ca/en/news/archive/2007/07/governments-canada-quebec-invest-restoration-quebec-shortline-railways.html>

Gouvernement du Québec. (2023). *Transport ferroviaire – 4,2 M\$ pour soutenir les activités du chemin de fer de Charlevoix*. Gouvernement du Québec.

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/transport-ferroviaire-42-m-pour-soutenir-les-activites-du-chemin-de-fer-de-charlevoix-54242>

Journal de Québec. (2009). *5 M\$ de plus sur les rails*. Québecor Média — Reportage sur coûts de réhabilitation de voies ferroviaires au Québec.

<https://www.journaldequebec.com/2009/11/26/5-m-de-plus-sur-les-rails>

Journal de Québec. (2009). *18,4 M\$ pour refaire la voie ferrée*. Québecor Média — Reportage sur les travaux effectués pour le Train de Charlevoix.

<https://www.tvnouvelles.ca/2009/11/26/184-m-pour-refaire-la-voie-ferree>

Ontario Northland. (2025). *Gares et Abris* — Exemples de gares régionales et abris pour services ferroviaires canadiens (caractéristiques de gares et plateformes).

<https://www.ontarionorthland.ca/fr/train-passagers-northlander/gares-abris>

Pedestrian Observations (Levy, Alon). (2024). *Quick Note: Commuter Rail Rolling Stock Costs* — Données sur coûts indicatifs du matériel roulant ferroviaire diesel/flotte régionale (rolling stock).

<https://pedestrianobservations.com/2024/12/16/quick-note-commuter-rail-rolling-stock-costs/>



Railway Association of Canada (RAC). (2023). *Independent report confirms Canada's freight railways are among world's lowest cost to shippers* — Rapport mettant en contexte les coûts ferroviaires canadiens (analyse de coûts d'exploitation).

<https://www.railcan.ca/news/independent-report-confirms-canadas-freight-railways-are-among-worlds-lowest-cost-to-shippers/>

SAIPRC – State-Amtrak Intercity Passenger Rail Committee. (2025). *Economic Benefits of State-Supported Passenger Rail Services – Executive Summary*. SAIPRC.

https://static1.squarespace.com/static/.../20250716_SAIPRC-Econ-Report-Exec-Summ_v01.00_Web.pdf (static1.squarespace.com)

Texas Rail Advocates. (2025). *Economic impact from state-supported trains like the Heartland Flyer*. Texas Rail Advocates.

<https://www.texasrailadvocates.org/post/report-to-congress-state-supported-trains-like-the-heartland-flyer-supply-economic-benefits-to-cities-served> ([texasrailadvocates.org](https://www.texasrailadvocates.org))

Transit Costs Project. (2024). *Transit Costs Study Final Report* — Analyse internationale des coûts de projets ferroviaires (infrastructure, stations, matériel). Marron Institute, NYU.

<https://transitcosts.com/transit-costs-study-final-report/>

TRB – Transportation Research Board. (1976). *Light Rail Transit Construction Costs (Special Report 161)* — Référence historique sur coûts de construction de lignes ferroviaires et stations comparés.

<https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/sr/sr161/sr161-015.pdf>

VIA Rail Canada / Petit Rocher train station. (2010). *Cost of new flag stop station = 160 000 \$* — Le nouveau point d'arrêt à petit quai de Petit Rocher a coûté ≈ 160 000 \$ à construire. ([Wikipédia](#))

Crédits

Document préparé pour **Climat Québec**

Février 2026

Élaboration : Anthoni Barbe, *consultant en aménagement du territoire*

anthoni.barbe@hotmail.com

Les membres des médias peuvent nous joindre à l'adresse courriel :

communications@climat.quebec

Climat Québec