

Les crédits

[Français]

M. André Caron (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens aujourd'hui sur la motion de mon collègue, sur le transport ferroviaire au Canada. Je vais surtout m'attacher à la dimension du transport des voyageurs et illustrer mon propos en faisant le lien avec les lignes de transport-voyageurs Jonquière-Montréal et Senneterre-Montréal.

• (1635)

Quand on parle du transport-voyageurs par train, on a l'impression, à entendre souvent certains chroniqueurs et certaines réflexions, qu'on parle d'un moyen de transport du XIX^e siècle, qu'on parle de chevaux et de diligences. Il faut bien être conscient que le moyen de transport-voyageurs par train est un moyen de transport moderne, efficace, qui est un choix heureux pour nombre de pays où le transport-voyageurs est particulièrement efficace. On peut citer le Japon, la Corée, le Portugal, l'Espagne, la Hollande, la France et même les États-Unis, qui est un pays qui possède un territoire qui se rapproche de celui du Canada.

C'est sûr que le transport-voyageurs a des problèmes au Canada. Nous sommes un pays qui a une faible densité de population. Nous sommes par contre un pays qui a une infrastructure ferroviaire très importante, la troisième ou la quatrième du monde. Nous avons un passé qui s'est modelé autour du chemin de fer. Les compagnies de chemin de fer, que ce soit celles de l'Ouest ou celles qui ont traversé le Québec vers l'océan Atlantique ont façonné notre histoire. Elles ont été importantes dans notre histoire.

On peut dire qu'actuellement le Canada est un pays bien pourvu en termes d'infrastructures ferroviaires et en termes aussi de moyens de transport pour accommoder les voyageurs par train. Par contre, on a des problèmes. Certaines lignes ont des difficultés. On sait que le transport-voyageurs est assez fortement subventionné au Canada et on en reparlera tout à l'heure. On parle de faible achalandage, on a des difficultés. On sait que le transport par train c'est peut-être 3 p. 100 du transport-voyageurs au Canada et si on regarde seulement le transport en commun, c'est à peu près 12 p. 100. Je ne nierai pas que de sérieux problèmes existent. Je veux établir deux choses pour continuer mon exposé.

D'abord, j'aimerais que tout le monde comprenne que le chemin de fer c'est un moyen de transport efficace pour les voyageurs et c'est un moyen de transport aussi qui a ses lettres de créance, ses lettres de noblesse.

Au Canada, en 1977, on a retiré la responsabilité du transport-voyageurs aux compagnies Canadien National et Canadien Pacifique et on l'a donné à une nouvelle compagnie créée qui s'appelle VIA Rail. C'est une compagnie qui est une créature du gouvernement en ce sens que c'est le gouvernement qui a décidé que le transport-voyageurs au Canada se ferait au moyen de cette compagnie-là. C'est une compagnie qui n'a pas eu de capital de départ. Il n'y a même pas eu de loi pour l'encadrer, en ce sens que c'était un décret. À ce moment-là, il reste que l'autonomie de cette compagnie-là, son pouvoir, son indépendance par rapport au gouvernement a été grandement réduite en vertu de cette situation. La compagnie s'engageait simplement à gérer et à commercialiser le transport par train au Canada. Il faut dire

qu'au moment de sa formation, VIA Rail a hérité d'un parc de voitures et de locomotives qu'on pourrait qualifier d'inadéquat. Le système n'avait pas été renouvelé. Il y a des équipements qui étaient vieux et qui avaient besoin d'être remplacés.

VIA Rail s'est établi. Il était entendu que le gouvernement venait éponger les dettes de VIA Rail, les coûts d'exploitation. Chaque année, une subvention a été fournie de façon à ce que VIA Rail puisse continuer à exercer ses responsabilités. C'est environ 300 millions par année et dans les prochaines années, des coupures sont prévues par le ministère des Transports. On voit quand même que l'avenir de VIA Rail est dans une situation inquiétante. Dans les dernières années, une commission royale d'enquête sur le transport-voyageurs, qui a coûté en passant 23 millions de dollars, a été mise sur pied. D'après ce que je sais, la conclusion de cette commission d'enquête sur le transport ferroviaire, c'est de laisser le marché décider des services qui doivent être fournis et de faire payer par l'utilisateur la totalité des coûts des services.

• (1640)

Autrement dit, il y a un courant de pensée actuellement au Canada qui dit que le transport ferroviaire c'est simplement un service comme un autre, même pas un service public, c'est comme n'importe quelle entreprise privée. Si l'entreprise ne couvre pas ses frais, elle n'a qu'à fermer sans que les pouvoirs publics aient quelque responsabilité dans cette fermeture.

Je pense que nous sommes dans une situation critique. Les régions, ma région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, celle de l'Abitibi, se sont développées en partie à cause du chemin de fer. On pourrait dire que nous avons simplement un attachement nostalgique à ce moyen de transport, mais ce n'est pas le cas. Nous croyons que le chemin de fer peut devenir, au Canada, si on l'intègre avec les autres moyens de transport, un service efficace et rentable.

Je prends par exemple la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Nous avons une ligne de transport-voyageurs qui va de Jonquière jusqu'à Montréal. Il y a des problèmes. Il y a des problèmes d'achalandage, quoique ces dernières années on a noté une augmentation notable du public qui a utilisé ce moyen de transport. Il y a des problèmes parce que le train c'est presque un moyen de transport public qu'on cache.

D'abord, il y a seulement trois trains qui partent de Jonquière par semaine. Ça prend quand même quelqu'un qui a du temps pour voyager par le train ou qui est maître de son horaire. Les heures ne sont pas très facilitantes. Il y a de gros problèmes de correspondance. Je peux citer mon cas. Si je veux venir à Ottawa par train, je ne peux me rendre en une journée. Il faut que je couche à Montréal et que je prenne le train le lendemain pour me rendre à Ottawa.

Le temps de parcours est à repenser; ça prend environ huit heures et demie pour venir de Jonquière à Montréal, c'est long. Cela pourrait être beaucoup mieux. Le temps pourrait être amélioré, si on considère les tables de vitesse qui pourraient être appliquées et si on considère aussi qu'on pourrait donner priorité aux trains de voyageurs plutôt qu'au transport de marchandises, comme c'est le cas actuellement.

Il y aurait aussi des problèmes techniques à régler. Je pense à la réservation de billets, il n'y a aucun terminal à Jonquière pour