

L'ajournement

LE CANADIEN PACIFIQUE—L'ABANDON DE CERTAINS SERVICES QUOTIDIENS

M. Marcel Roy (Laval): Monsieur le président, le 22 septembre dernier, CP Rail informait les usagers de la ligne Farnham-Montréal, Sainte-Thérèse, Laval et Montréal, de l'abandon de services de trains de banlieue—service qui existait depuis des générations et des générations—parce qu'il y avait un déficit accumulé au cours des dernières années.

Monsieur le président, à la suite de cette décision du conseil de direction, la population et les usagers m'ont informé de cette décision de CP Rail d'abandonner ce service de trains de banlieue. Le 17 octobre dernier, j'ai sensibilisé le ministre des Transports (M. Pepin) à l'importance de ce service et surtout à cette décision qui me paraissait très brusque, en donnant seulement un avis d'à peine un mois pour l'abandon d'un service qu'il avait assuré à ses usagers. Et je mentionnais que j'étais conscient qu'il s'agissait d'un service de trains de banlieue et qu'il s'agissait également d'une responsabilité de la province de Québec et des municipalités concernées pour assurer le service aux usagers de trains de banlieue.

Le ministre a dit qu'il avait rencontré le ministre des Transports et qu'une négociation visant à aider le renouvellement de l'équipement de transport ferroviaire urbain à Montréal en était venue à une entente de principe. Et le ministre de conclure:

...entente qui sera précisée dans les jours qui viennent. Mais chose très importante, cette entente marquera une contribution assez considérable du gouvernement fédéral au renouvellement des équipements existants, ...

Alors, monsieur le président, il me semble que c'est tout à fait clair que le gouvernement canadien accepte de partager le coût de renouvellement de l'équipement, qu'il s'agit d'une décision provinciale, et qu'à la suite du communiqué qui a été émis le 22 septembre, CP Rail mentionnait l'abandon de ses deux services, Sainte-Thérèse, Laval et Montréal, Farnham et Montréal, mais que ces coupures n'auraient aucun effet sur le service de Lakeshore entre Montréal et Rigaud et que le gouvernement du Québec a rendu public à la fin de 1979 un plan d'ensemble qui intégrerait ce service au système de transport métropolitain réaménagé de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Alors la province accepte en ce qui a trait à Lakeshore d'intervenir immédiatement et CP Rail accepte également de continuer les services. Pourquoi deux poids, deux mesures? Ma question est la suivante: Il me semble que CP Rail a une obligation morale envers les usagers de ses trains de banlieue, qu'on ne peut pas abandonner un service à un mois d'avis à peine, et si nous abandonnons ce service, eh bien, cela peut signifier un délai considérable avant la reprise de ce service aux usagers, reprise qui sera faite selon la responsabilité du gouvernement provincial. Mais si nous abandonnons ce service le 26 octobre, il est sûr et évident que ce service va être abandonné et personne ne connaît la durée de cet abandon.

En conclusion, monsieur le président, il me semble que CP Rail devrait continuer le service, prolonger la date du 26 octobre jusqu'au moment où la province accepterait d'intégrer ce réseau de transport au réseau urbain du grand Montréal, comme elle l'a fait pour la rive de Rigaud-Lakeshore.

Monsieur le président, il me semble que tel qu'il l'a mentionné lors de ma question de vendredi dernier, le 17 octobre,

un montant considérable sera versé à la province pour le renouvellement de l'équipement en ce qui concerne les trains de banlieue. Si la société CP Rail accuse un déficit encore accumulé durant la période de l'intégration de ce service, je demande au ministre des Transports de retenir le montant qui sera versé à la province pour payer le déficit qu'accumulera CP Rail, de façon à ce que les usagers de Sainte-Thérèse, Laval et Montréal, de Farnham et Montréal puissent continuer à se servir de ce service public, si on est conscient de l'importance du coût de l'énergie et la diminution des automobiles dans la région de Montréal. Alors, je supplie en dernière instance, monsieur le président, je demande au ministre d'étudier ces deux possibilités, savoir, de prolonger le service après le 26 octobre jusqu'à ce que l'entente soit signée et appliquée par la province de Québec, et sinon, de retenir des sommes d'argent qui seront couvertes pour CP Rail pour le déficit qui sera accumulé au cours de la prolongation de ce service. Nous ne pouvons accepter, monsieur le président, deux poids deux mesures. Si la province de Québec, en 1979, a accepté de continuer le service des trains de banlieue à Rigaud, à Lakeshore, les mêmes politiques, les mêmes principes s'appliquent également pour le service que je viens de mentionner. Alors je demande au ministre d'étudier ces deux possibilités, et je pense que le secrétaire parlementaire a déjà été informé de mes demandes à ce sujet-là. Ce n'est pas la première fois que j'interviens dans le domaine du transport urbain de la région de Montréal. Il y a un programme intégré de transport, et c'est pour moi une préoccupation, et pour les usagers, une priorité.

● (2205)

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, l'honorable député soulève un problème qui a fait l'objet de discussions il y a un mois entre le ministre fédéral et le ministre provincial des Transports, savoir, les services quotidiens de trains de banlieue. Au préalable, il faut noter que les services de trains de passagers sont considérés comme étant sous la juridiction fédérale, tandis que les trains de banlieue sont sous la juridiction provinciale. Dans le cas de Sainte-Thérèse, ce service n'a jamais été déclaré comme service de trains de passagers par la Commission canadienne des transports, qui doit statuer sur cette distinction. Dans le cas de Farnham, le député est sûrement au courant de la décision récente de la CCT, déclarant que le service ne pouvait plus être considéré comme un service de trains de passagers. Donc, la juridiction étant bien établie, il appartient à la province et à la municipalité urbaine de déterminer le niveau de services quotidiens dans la région. En septembre, monsieur le président, la province a averti le Canadien Pacifique que ses deux services ne feraient pas partie du plan d'ensemble pour les trains de banlieue régionale. Subissant de fortes pertes, et n'ayant qu'un nombre très faible de passagers, le CP a décidé d'abandonner les deux services.

Pour conclure, je dirai que l'entente fédérale-provinciale que mentionnait le ministre dans sa réponse vendredi dernier, concerne une contribution globale pour la modernisation des équipements, en conjonction avec le programme fédéral d'aide aux transports urbains. Le ministre espère rendre publics les détails de cette entente dans les jours qui suivent.