

### Les crédits

La deuxième étude porte sur l'abandon du rail en Abitibi. S'il y a retrait total, les coûts annuels supplémentaires pour le gouvernement du Québec sont évalués à 3,9 millions de dollars. Ces coûts tiennent compte des rentrées additionnelles d'argent au niveau des taxes sur les carburants et des nouvelles émissions de permis de camionnage.

Il est évident que l'abandon des lignes ferroviaires a des conséquences économiques considérables sur les finances publiques des gouvernements fédéral et provinciaux. Le gouvernement doit donc envisager l'élaboration d'une politique globale rail-route. Les décisions devraient se faire en collaboration avec les gouvernements provinciaux concernés parce que ce sont les provinces qui ont la responsabilité du réseau routier et ce sont elles qui paient la note des abandons de lignes ferroviaires.

Au-delà de l'argent il existe également un facteur humain qu'il faut considérer. L'augmentation accrue du trafic a un impact environnemental considérable au niveau des émissions polluantes et du bruit pour les communautés traversées par les routes. Cet état de choses constitue également une augmentation du risque d'accidents routiers. En effet, la Société d'assurance automobile du Québec indique une augmentation importante des blessés graves occupant un camion impliqué dans un accident, soit 41 p. 100 entre 1988 et 1989 alors que le nombre de blessés d'un véhicule de promenade a chuté de 12,9 p. 100 pour la même période.

• (1605)

Une autre étude nous permet de conclure que l'augmentation du trafic de camions ne peut que se traduire par une augmentation proportionnellement beaucoup plus grande du nombre de blessés et de morts:

Le mémoire du ministère sur le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine Laterrière d'Alcan affirme qu'en ce qui a trait à la sécurité, le chemin de fer est nettement supérieur au camion. Ce mémoire fait transparaître le fait que les poids lourds représentent 8 à 9 p. 100 des véhicules immatriculés, mais qu'ils contribuent à environ 23 p. 100 des accidents. En 1987, les accidents pour les camions représentaient un chiffre de 1 206 accidents pour chaque million de tonnes transportées. Pour chaque million de tonnes transportées, le train n'a fait que trois accidents.

Ce qui nous intéresse davantage est le fait que pour les poids lourds, les autoroutes s'avèrent quatre fois plus sécuritaires que les autres routes. Or, les régions périphériques ne possèdent pas les autoroutes qu'on retrouve dans les régions centrales. Ces mêmes régions périphériques seront davantage touchées par l'augmentation du risque d'accidents en plus d'être touchées plus étroitement dans leur économie.

Le transport ferroviaire est d'une grande importance. Il fait face à des défis immenses au cours des prochaines années, la concurrence est féroce et notre société est en déclin. Le gouvernement fédéral n'a plus les moyens de subventionner les lignes non rentables qui génèrent des retombées économiques supérieures aux pertes des transporteurs. Il lui faut donc trouver d'autres moyens de maintenir ces lignes en fonction, il en va ainsi du développement des régions.

Puisque le Québec n'a pas l'intention de voir disparaître ces lignes ferroviaires essentielles à l'économie, le Québec n'a pas non plus l'intention d'écoper de la facture. Le Québec ne veut pas voir ses régions périphériques se détériorer économiquement.

Le Québec veut qu'Ottawa instaure une politique intégrée du transport. Le Québec veut prendre part aux décisions en matière de transport ferroviaire. Le Québec veut des politiques qui permettront de maintenir les transporteurs en santé et à la fine pointe de la technologie en maintenant le maximum du réseau existant.

Le Québec, par la voix du Bloc québécois, ne se laissera pas passer un sapin. Les conséquences de la vision libérale en matière de transport ferroviaire sont trop dangereuses pour l'avenir du Québec. Le gouvernement devrait soutenir financièrement la création de CFIL puisque le Québec n'a pas l'intention de voir disparaître encore une fois ces lignes ferroviaires essentielles à son économie.

Le fédéral doit impliquer les provinces au niveau des décisions parce qu'elles sont mieux placées qu'Ottawa pour intervenir dans ce dossier. Il faut donner tous les moyens nécessaires aux provinces pour qu'elles mettent en place, par elles-mêmes, un système intermodal rail-route.

**M. Patrick Gagnon (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, le député de l'opposition a brossé un tableau plutôt correct de la situation en région, surtout de la dépendance sur un réseau routier et surtout un réseau ferroviaire qui est une garantie, non seulement une garantie, mais surtout un outil de développement économique dans les régions éloignées dont la péninsule gaspésienne, des grandes parties du nord du Québec, le Saguenay—Lac—Saint-Jean et il y en a sûrement d'autres.

La question que j'aimerais poser au député provient du fait que j'ai entendu dire que l'opposition s'intéresserait à une politique nationale intégrée dans le domaine du transport. Cela veut dire, à mon avis, que le Québec devrait consentir à rencontrer le gouvernement fédéral ainsi que ses collègues provinciaux pour en venir à une position commune sur une vraie stratégie de transport qui engloberait évidemment le rail, le transport routier ainsi que le transport aérien.

• (1610)

Je crois qu'il est nécessaire d'en arriver à un consensus. C'est un peu ce qu'on fait dans tous les pays, on le voit aux États-Unis, on le voit même dans la Communauté économique européenne. Je me demande pourquoi le Parti québécois, le gouvernement au pouvoir au Québec, ne demande pas à nous rencontrer ici pour établir une politique nationale.

Il est certain que l'état des routes du Québec, comme le savent surtout les députés du Québec, est plutôt lamentable. Les coûts d'entretien sont très élevés. Il est vrai que cela représente des dépenses énormes et importantes pour la province de Québec, mais si le Québec et les autres provinces venaient nous rencontrer et nous offrir la possibilité d'en venir à une politique nationale intégrée dans le domaine du transport, je suis convaincu qu'on pourrait sûrement garantir non seulement le lien essentiel que représente le rail dans les régions éloignées du Québec, mais surtout, le maintien et la réduction des coûts d'entretien du réseau routier de la belle province.

**M. Fillion:** Monsieur le Président, je dois remercier mon collègue pour sa question. J'aimerais y répondre assez directement. C'est bien sûr que le Québec est prêt à s'asseoir avec les autres gouvernements pour pouvoir discuter d'une politique globale et intégrée du transport ferroviaire, tout comme cela s'est fait dans les pays qu'on vient de citer, dans les pays de la CEE. Ce sont des pays souverains qui ont réussi à s'entendre sur