

*Les crédits*

Le but de ces abandons de lignes est de rationaliser, paraîtrait-il, le réseau des compagnies ferroviaires afin d'augmenter leur rentabilité et leur compétitivité. Toutefois, il faut être conscient que la rentabilité de la ligne ferroviaire pour les transporteurs ne tient pas compte du développement économique des régions. Dans un premier temps, il ressort du dossier ferroviaire un élément majeur, à l'effet que les critères utilisés par le gouvernement pour permettre l'abandon des lignes sont très étroits et démontrent le peu de vision du gouvernement fédéral en matière de transport.

L'Office national des transports étudie les demandes d'abandon selon des critères qui ne tiennent pas compte des retombées économiques qui peuvent découler de l'exploitation d'une ligne ferroviaire. L'un des critères fait en sorte que l'Office national des transports ordonne l'abandon des lignes non rentables et qui n'ont pas de chance de le devenir dans l'avenir. Cette rentabilité est celle du transporteur uniquement et ne tient pas compte de la rentabilité socio-économique qui permet aux régions de se développer. L'autre critère permet le maintien d'une ligne rentable ou non rentable qui a des possibilités de le devenir.

• (1555)

L'Office prend en compte alors le critère d'intérêt public pour en déterminer l'abandon ou le maintien. Toutefois, la loi n'est pas claire sur le critère d'intérêt public pour les lignes non rentables et qui n'ont pas de chance de le devenir dans le futur. Jusqu'à présent, la pratique nous indique que ces lignes sont abandonnées tout simplement.

De plus, l'Office n'est tenu d'étudier les documents relatifs à l'abandon de la ligne que s'il y a eu opposition à l'abandon de cette ligne, ce qui donne comme résultat que si aucune contestation n'est enregistrée, les lignes peuvent être abandonnées sans que l'Office justifie la demande de l'abandon. On touche donc directement ici au développement économique des régions qui est fortement lié à l'exploitation de ces lignes ferroviaires.

L'abandon de certaines de ces lignes au Canada fait perdre des retombées économiques plus importantes encore que les pertes d'exploitation des transporteurs pour l'opération de ces lignes. Il faut absolument, oui absolument, que le gouvernement considère l'ensemble des retombées économiques des demandes d'abandons de lignes, et non pas seulement des données comptables, des profits et pertes des transporteurs.

L'axe ferroviaire Chibougamau—Chapais—Chambord est un exemple concret lorsqu'on parle des retombées économiques. Le réseau ferroviaire au Lac Saint-Jean dessert entre autres 16 entreprises qui emploient un total de 4 095 employés. La suppression du rail avec et sans transferts à une tête de rail au Lac Saint-Jean affecterait 9 entreprises sur 16 qui devraient faire face à une fermeture imminente, soit la perte de 2 200 emplois. Trois entreprises seraient affectées directement quant à leur rentabilité et accuseraient une fermeture possible à plus ou moins long terme. Il n'y a que deux entreprises sur 16 qui ne seraient aucunement touchées. Voici des réalités concrètes sur les retombées économiques lorsque l'on abandonne des lignes.

Plusieurs chômeurs en plus viendraient grossir le nombre déjà impressionnant que connaît le Canada.

C'est inacceptable pour une région comme la mienne où l'on détient déjà le trophée du plus haut taux de chômage au pays. Mais le plus beau cadeau de grec que le gouvernement libéral fait au Québec par l'abandon des lignes ferroviaires a de lourdes conséquences pour le réseau routier. Les routes, faut-il le rappeler, sont de responsabilité provinciale. Il est donc évident que les décisions d'abandonner les lignes ont un impact direct sur les finances publiques des provinces.

Eh oui, l'abandon des lignes augmentera de façon considérable le trafic sur les routes, ce qui implique des coûts supplémentaires de très grande importance. Il faudra dans certains cas construire de nouvelles routes pour accommoder le transport routier supplémentaire. Il faudra également augmenter l'entretien de ces routes-là. La durée de vie sera réduite en fonction de l'augmentation du trafic. Les risques d'accident routier augmenteront proportionnellement à l'augmentation du trafic sur les routes.

Qui paiera la facture et subira les conséquences sur le niveau d'activités économiques de ces régions? Les provinces. Il est évident que le réseau routier se dégradera plus rapidement et qu'il est essentiel de le préserver pour en assurer la sécurité et la qualité.

• (1600)

Que le gouvernement libéral ne vienne pas contredire ces faits. Des études prouvent hors de tout doute la véracité des conséquences sur le réseau routier. L'impact de ces transferts du rail vers la route se concrétise par une augmentation d'environ 30 à 40 p. 100 du coût annuel d'entretien relié à la qualité de roulement et à la capacité de portance de la route. Ce sont des coûts additionnels d'entretien pour le ministère des Transports d'environ deux millions de dollars par année sur une longueur de 800 kilomètres seulement, ce qui est approximativement le coût de 2 200 kilomètres par année en surplus.

Si on parle en nombre exact de camions sur les routes, le ministère des Transports a estimé que l'abandon progressif du service ferroviaire entre Lac-Frontière et Vallée-Jonction depuis 1982 a amené entre 4 000 et 7 000 camions de plus sur la route 204 en 1989, et ce quotidiennement. La région de l'Abitibi verrait gonfler l'achalandage de la route 117 de 360 camions supplémentaires quotidiennement, avec naturellement la perte du service ferroviaire.

Deux autres études d'importance ont été faites pour les régions du lac Saint-Jean et de l'Abitibi afin d'évaluer l'impact sur les finances publiques de l'abandon du rail. La première étude décrit différents scénarios d'abandon du rail au lac Saint-Jean. L'un de ces scénarios envisage l'abandon total du rail au nord de Chambord et la création d'une ligne de tête intermodale efficace à Chambord, ce qui amène une évaluation des coûts annuels supplémentaires pour le gouvernement du Québec de près de 700 000 \$. Ce chiffre, en plus d'être très important, ne tient pas compte des coûts de construction de routes qui seraient nécessaires pour augmenter la capacité de ce réseau routier. Il ne tient pas compte non plus de la variation ou plutôt de la diminution de durée de vie des routes en raison de l'augmentation du trafic de véhicules lourds.