

Les crédits

Je pense qu'un des rares signaux encourageants qu'on retrouve dans le budget, c'est la reconduction permanente de la mesure permettant d'utiliser les REER pour financer l'achat d'une première maison. Comme je le disais tout à l'heure, l'insécurité sur le plan de l'emploi refroidit l'ardeur de plusieurs.

Une autre pierre d'assise d'une politique active aurait été de donner un message clair à tout l'appareil gouvernemental que le gouvernement engage une lutte sans merci au chômage. Au lieu de cela on remplace un gouverneur de la Banque du Canada par un autre gouverneur qui a la même pensée que le précédent. On encense cette politique monétaire de la Banque du Canada qui explique pourquoi le Canada a subi une récession plus importante que les États-Unis.

La lutte démagogique qui a été et continue d'être menée par la Banque du Canada, alors même que l'économie canadienne était en chute libre, a contribué à tuer la confiance des consommateurs en l'avenir de leur économie. Il faut cesser d'avoir peur et réussir à redonner un dynamisme, et ce n'est pas par des messages de ce type-là qu'on va réussir à avancer.

Si on compare les États-Unis au Canada à l'heure actuelle, on comprend pourquoi les Américains s'en tirent beaucoup mieux. Entre 1989 et 1992, la politique monétaire des États-Unis a eu pour objectif d'endiguer l'ampleur de la récession et de favoriser la reprise. Les autorités monétaires américaines tolèrent un taux d'inflation plus élevé qu'au Canada. Il y a un principe d'économie qui n'est pas d'aujourd'hui, puisqu'on l'apprend dans le premier cours de base qui veut que lorsqu'on fait une lutte effrénée à l'inflation on a nécessairement une hausse du chômage, et l'inverse aussi. Donc ici, on a été très dogmatique et on en a les résultats dans ce qu'on vit comme situation.

• (1200)

Une troisième pierre d'assise d'une mesure qui aurait pu être adoptée est une politique de création d'emplois ciblant de façon précise les principaux groupes de chômeurs qu'il faut remettre au travail.

Depuis quelques semaines, je siége au Comité des ressources humaines et je suis profondément marqué par le fait qu'on se demande souvent comment on va aller chercher des choses chez les démunis. On est toujours sur la défensive, alors qu'on devrait profiter de l'action d'un ministère comme celui des Ressources humaines pour poser des gestes positifs, des gestes d'action qui permettraient de corriger la situation et non seulement de jouer au gardien de but.

La première clientèle qu'on devrait viser, c'est particulièrement les jeunes diplômés, les gens de 20 à 35 ans qu'on retrouve nulle part dans les engagements gouvernementaux comme étant la cible de projets structurants.

Depuis longtemps—on l'a répété en Chambre et je pense qu'on va encore le répéter; il peut y avoir d'autres projets aussi structurants, mais on le cite à titre d'exemple—le Bloc québécois propose la réalisation du projet de TGV dans l'axe Québec-Windsor, ce qui pourrait avoir un effet d'entraînement semblable à celui des grands projets hydroélectriques des années 1970. Nous jugeons essentiel que le Canada et le Québec investissent

dans les infrastructures ferroviaires pour assurer le transport des marchandises et des passagers.

Le territoire est vaste et l'entretien du réseau routier coûte très cher. De plus, développer une économie compétitive en misant sur le transport individuel est une solution peu respectueuse de l'environnement. Le Bloc québécois ne s'oppose pas à la restructuration du réseau ferroviaire si cela permet d'en accroître la rentabilité. Toutefois, on doit procéder en tenant compte des alternatives possibles plutôt que d'abandonner à la pièce ce mode de transport.

Le transport ferroviaire, ce n'est pas juste la nostalgie des années passées; il peut aussi être un outil de développement important, autant pour le Québec que le Canada, et il serait urgent qu'on en prenne conscience et qu'on agisse dans ce sens-là. Donc, le Canada et le Québec doivent se munir d'une politique efficace de transport en commun.

Ce projet de TGV Québec-Windsor coûterait près de 7,5 milliards de dollars en dix ans, mais il serait financé à 70 p. 100 par le secteur privé. Les 30 p. 100 qui restent, soit environ 2,3 milliards de dollars, proviendraient des gouvernements du Québec, de l'Ontario et du fédéral. En s'impliquant dans le projet de TGV, le gouvernement contribuerait à stimuler un investissement privé de 5,3 milliards de dollars sans compter les retombées indirectes du projet.

Pendant la période de construction, les recettes fiscales engendrées par le projet s'élèveraient à 1,8 milliards de dollars. C'est donc dire que le financement du projet serait vite remboursé. Le TGV exige un financement moindre que le programme d'infrastructure et représente un investissement plutôt qu'une dépense.

Cet investissement du gouvernement fédéral n'augmenterait pas la dette canadienne et permettrait de rentabiliser VIA Rail. Il créerait près de 120 000 emplois par année, dont 80 000 découlant directement de la construction du réseau et des équipements du TGV. À cela s'ajouteraient 40 000 emplois induits dans les secteurs en amont et en aval du projet. Cette initiative réduirait les dépenses gouvernementales dans le cadre du programme d'assurance-chômage.

En 1991, le groupe de travail Train rapide Québec-Ontario a réalisé une étude de pré faisabilité d'envergure. Une vaste consultation publique a permis de constater que les populations touchées par l'implantation du train rapide appuieraient la mise en oeuvre du projet. Le rôle crucial du corridor Québec-Windsor a été soulevé à plusieurs reprises, tout comme l'importance de rendre les villes de ce corridor plus efficaces pour qu'elles puissent réussir dans un marché compétitif.

Puisque le comité a reconnu la pertinence du projet, un comité tripartite sur le train rapide—fédéral, Ontario et Québec—a été établi pour réaliser une analyse coûts-bénéfices des diverses technologies. Le Bloc québécois propose l'implantation de cette technologie respectueuse de l'environnement. L'utilisation du TGV réduirait les dépenses de l'État. L'utilisation d'un train rapide fournirait un service interurbain à un coût nettement inférieur à celui qu'exigerait l'expansion des services routiers