

*Les crédits*

ments. La décision de réaliser cette étude a donné suite aux recommandations publiées en mai 1991 par un groupe de travail conjoint Québec-Ontario. Le groupe de travail avait conclu que la décision définitive d'aller de l'avant avec un projet de TGV ne pouvait être prise sans une étude plus détaillée.

L'étude porte notamment sur des prévisions concernant le trafic, les parcours, les technologies disponibles, les questions environnementales, les possibilités de financement par le secteur privé et par les divers gouvernements intéressés.

Toutes ces questions sont essentielles pour prendre une décision judicieuse d'aller de l'avant ou non avec le TGV. Si nous décidions d'exécuter le projet, il fallait aussi décider du mode d'exécution. Pour que le projet réussisse, nous devons obtenir tous les renseignements disponibles.

Le rapport de mai 1991 a aussi recommandé que le gouvernement du Canada participe activement à l'étude. Et c'est ce que nous faisons. Cette étude de faisabilité a pour objet de déterminer si le gouvernement devrait établir ou appuyer des services ferroviaires passagers à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor.

Nous savons tous, y compris les députés d'en face, que les gouvernements ne sont pas toujours les mieux placés pour exploiter des services de ce genre. Souvent, ils ne sont pas les mieux placés pour financer des services de ce genre. Ils le sont parfois, mais il faut déterminer si c'est le cas ici. Si le gouvernement décide d'établir les services, il devra les payer et les exploiter. Cette étude vise à déterminer quel serait le meilleur partenariat entre le secteur privé et le secteur public, y compris le gouvernement fédéral qui, je le répète, s'intéresse beaucoup à ce projet.

Or, les députés d'en face accusent le gouvernement d'avoir adopté une politique à courte vue. En général—c'est du moins comme cela que je l'entends—une politique à courte vue ne tient pas compte du long terme. J'estime que dans ce cas-ci, il nous faut une vision à long terme plutôt que des mesures de circonstance. L'étude des répercussions et de l'incidence du TGV dans l'est du Canada est effectivement conforme à une bonne vision à long terme.

Établir un système ferroviaire moderne, ce n'est pas comme ouvrir un sentier dans le bois. Il ne suffit pas de défricher à la hache en espérant aboutir au bon endroit. C'est un projet d'intérêt public important qui demande du temps et de la planification, et, partant, de l'information et une bonne étude.

• (1630)

À mon avis, le gouvernement fédéral fait preuve de responsabilité envers les Canadiens en ne se lançant pas aveuglément dans l'aventure du TGV. Il serait irresponsable de mettre en oeuvre un projet d'une telle ampleur sans recueillir d'abord toute l'information nécessaire.

L'étude en cours est la plus vaste et la plus approfondie à avoir été entreprise au Canada concernant le TGV. Plus d'une trentaine d'experts-conseils y participent. Cette étude n'intéresse pas

seulement le transport ferroviaire et ses diverses options, mais aussi l'incidence de ces propositions sur le transport aérien, le transport par autobus, le camionnage dont le député d'en face vient de parler, et tous les autres moyens de transport.

La circonscription de Peterborough, que je représente ici, est située le long de ce corridor. Il y a là-bas l'une des rares grandes compagnies d'autocar du Canada, la Trentway Wagar. Je crois qu'il faut encourager des compagnies de ce genre et la Voie maritime de la même façon qu'on encourage l'industrie canadienne du camionnage. Le corridor Québec-Windsor est probablement la voie de transport la plus fréquentée et la plus complexe au monde. La Voie maritime longe ce corridor. Selon un rapport que la Chambre a reçu, la Voie maritime éprouve des problèmes. Nous avons besoin de la Voie maritime et cela, autant dans l'est que dans l'ouest du Canada.

Les députés d'en face s'inquiètent de l'état des routes au Québec. Je m'inquiète de l'état des routes en Ontario. Je sais que ce dont nous avons besoin dans ce corridor, c'est la bonne combinaison entre le transport aérien, le transport routier par autocar et par camion et le transport maritime. C'est pourquoi le gouvernement examine l'impact d'un TGV sur tous ces moyens de transport dans l'est du Canada et dans tout le pays, impact qui, nous l'espérons, sera positif.

En examinant la possibilité d'implanter un TGV, nous devons penser non seulement aux prochaines années, mais aux prochaines décennies. Est-ce déplacé que de faire une étude approfondie sur un projet de si grande envergure qui a autant de ramifications? Je dirais que non. Le gouvernement ne manque certainement pas de vision en entreprenant une telle étude. Nous devons examiner les coûts et les avantages réels à long terme pour pouvoir déterminer de façon juste la faisabilité d'un projet d'infrastructure de ce genre qui représente des milliards de dollars.

[Français]

Les bénéfices apparents à court terme ne devraient pas motiver notre décision sur l'avenir d'un train à grande vitesse. Le gouvernement a démontré son engagement envers la réduction du déficit. En raison du niveau très élevé des déficits, les gouvernements voudront s'assurer que les nouveaux projets d'infrastructure ne nécessiteront pas une somme considérable de fonds publics.

[Traduction]

Nous devons examiner les sommes que nous allons dépenser et la façon dont elles seront dépensées. Je le répète, la possibilité d'implanter un TGV doit être examinée dans le contexte plus large des besoins globaux en matière de transport au Canada.

Selon l'échéancier actuel du gouvernement, le rapport final de cette étude que je viens de décrire doit être présenté aux trois gouvernements, soit les gouvernements du Québec et de l'Ontario et le gouvernement fédéral, au début de 1995. À l'instar des autres députés de ce côté-ci de la Chambre, je suis impatient de lire ce rapport et je veux que nous ayons le meilleur système de transport intégré dans l'est du Canada.