

*Les crédits*

domaine du transport est prêt à relever le défi, ici. Cette entreprise née au Québec a réussi mondialement à vendre son expertise, sa technologie, ses produits. Le gouvernement fédéral se targue, au lendemain d'une tournée de *Team Canada*, du succès et du mérite de nos entreprises à l'étranger. Mais que fait-il pour stimuler leur succès ici au Canada et au Québec? Le premier ministre pédale dans le vide et de toute évidence, son gouvernement fait du surplace.

• (1720)

Plusieurs études démontrent que l'implantation du TGV entraînerait la création de près de 127 000 emplois-années. Pendant la construction, en tenant compte des retombées technologiques et économiques qu'un tel projet provoquera, près de 40 000 emplois-années s'ajouteront dans plusieurs secteurs. La gestion et l'entretien du réseau exigeraient quant à eux près de 1 200 emplois permanents. Les coûts du financement du TGV dans le corridor Québec-Windsor sont estimés à 7,5 milliards de dollars échelonnés sur une période de dix ans. Le secteur privé assumerait 70 p. 100 des coûts relatifs à l'implantation, le reste étant à la charge des gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada.

Le 26 avril dernier, M. Marc LeFrançois, président du conseil d'administration de VIA Rail prononçait un vibrant plaidoyer en sa faveur. Selon lui, la survie du transport ferroviaire pour passagers au Canada passe par le concept du TGV. De l'avis du président de VIA Rail, les États-Unis constituent un marché accessible de plusieurs dizaines de milliards de dollars. La réalisation du TGV ouvrirait largement à nos entreprises le marché nord-américain, le dernier territoire où la grande vitesse n'a pas encore fait sa marque.

À l'heure où les compressions budgétaires draconiennes mettent en péril ce qui reste de l'industrie ferroviaire canadienne et québécoise, au moment où la rentabilité des principales compagnies ferroviaires bat de l'aile, alors que des milliers de travailleurs perdent leur emploi dans ce secteur, n'est-il pas temps pour ce gouvernement de démontrer un peu de leadership politique et économique en favorisant un projet mobilisateur, stimulant et générateur d'emplois? Le gouvernement doit se rendre à l'évidence, ce projet est non seulement réalisable, il est nécessaire. Alors que ce gouvernement s'entête à engouffrer des millions et des millions de dollars dans le projet Hibernia dont la technologie est peu exportable et, à l'évidence, loin d'être rentable et susceptible de générer autant de retombées économiques que le projet du TGV, comment ne pas s'insurger devant l'inaction du gouvernement libéral dans ce dossier?

L'heure n'est plus aux tergiversations. L'histoire nous a appris que l'ensemble géopolitique canadien actuel a été façonné par le chemin de fer pour relier l'Atlantique au Pacifique. Plus d'un siècle marque cet épisode de l'histoire canadienne. En constatant la décrépitude du réseau ferroviaire canadien, héritage du laisser-aller et du laisser-faire de nombreux gouvernements qui se sont succédé à Ottawa, on peut se demander ce que penseraient les Pères de la Fédération canadienne de cet état de choses. Ils dénonceraient sans aucun doute l'apathie dans laquelle patauge

le gouvernement. Le gouvernement doit agir maintenant dans le dossier du train à grande vitesse pour éviter que l'inertie actuelle se transforme en ineptie gouvernementale et que le dossier du TGV ne déraile. Les Pères de la Fédération ne lui pardonneraient sans doute pas.

[Traduction]

**M. Dick Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai écouté perplexe les observations de la députée du Bloc et il y a certaines questions que je voudrais soulever.

Elle affirme que le gouvernement se traîne les pieds en ce qui concerne le train à grande vitesse. En toute franchise, étant donné les statistiques à ce sujet, les perspectives financières et la viabilité d'un projet de train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor, si je devais payer la note, croyez-moi, je ferais traîner les choses, moi aussi. Je ne voudrais pas me lancer dans cette entreprise.

La députée a parlé du succès des trains à grande vitesse en Europe. En fait, depuis de nombreuses années, les trains à grande vitesse en Europe sont fortement subventionnés par les gouvernements.

Notre pays n'a plus les moyens de subventionner davantage des sociétés d'État ou des systèmes de transport. Nous sommes subventionnés à outrance. Nous versons des centaines de millions de dollars pour le réseau de VIA Rail. Il est inconcevable que le président de cette compagnie, une compagnie qui essuie des pertes importantes chaque année et qui dépend complètement des subventions gouvernementales, soit maintenant en faveur de trains à grande vitesse.

• (1725)

Au moins s'il avait obtenu certains résultats avec la compagnie qu'il dirige, son appui aurait un certain poids. La députée a parlé de l'aspect économique d'un train à grande vitesse. Il n'y a aucune donnée financière faisant croire qu'un système de ce genre au Canada, dans le corridor Québec-Windsor, pourrait même être à peine rentable sans d'énormes subventions gouvernementales.

Je voudrais m'arrêter sur une autre chose. D'où vont venir les clients? Supposons un instant qu'on attire ainsi un très grand nombre de personnes. Certaines entreprises de transport vont payer la note. Est-ce que ce seront les compagnies aériennes? Allons-nous leur demander de perdre davantage de clients qui prendront plutôt le train?

Les statistiques et les études montrent que les Canadiens adorent leur automobile. Nous n'allons pas changer cette situation en mettant en service un train à grande vitesse. Les gens ne vont pas cesser en très grand nombre d'utiliser leur automobile pour prendre, du jour au lendemain, les trains à grande vitesse.

Dans le cas présent, si le gouvernement se lançait dans cette entreprise, ce serait un peu comme si une personne allait acheter une nouvelle télévision lorsqu'elle n'a rien à manger chez elle. Voilà notre situation économique! Voilà notre situation financiè-