

Les crédits

différente, moderne, propre aux libéraux et aux Canadiens. Nous faisons des réunions. Nous travaillons ensemble. Nous avons des opposants. Nous discutons avec eux. Nous apprenons à les connaître et à travailler avec eux.

Nous allons offrir une solution aux Canadiens et nous allons maintenir un chemin de fer transcontinental, du moins celui du CN. Nous allons demander qu'une loi soit adoptée pour garantir le maintien d'un chemin de fer transcontinental. Je sais que c'est là le souhait du CN s'il devait être privatisé. Il serait préférable pour tous les Canadiens que l'on maintienne cette ligne ainsi que celle du CP, si c'est possible.

Nous pourrions nous faire concurrence jusqu'à ce que nous apprenions à nous compléter dans un système de transport qui ferait l'envie non seulement de l'Amérique du Nord, mais encore du monde entier. Quand les deux compétiteurs apprendront à se compléter plutôt qu'à se concurrencer, nous mettrons sur pied un système en collaboration avec l'industrie des transports. Imaginez donc un système qui ferait l'envie de tous.

Le président suppléant (M. Kilger): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir. Conformément à l'accord conclu plus tôt aujourd'hui, la Chambre entendra d'abord la réponse du gouvernement à la question soulevée par la députée de Calgary-Sud-Est au sujet du CRTC, question qui figure à la page 7766 du Hansard du lundi 14 novembre 1994; puis, le député de Notre-Dame-de-Grâce (M. Almand), la justice.

• (1715)

[Français]

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, avant de commencer mon allocution, je tiens à vous informer qu'elle n'aura que dix minutes, permettant par le fait même à mon collègue d'Argenteuil de prendre la parole.

La motion déposée aujourd'hui par l'opposition officielle demande à cette Chambre de dénoncer l'inaction et le manque de transparence du gouvernement en ce qui a trait à la restructuration envisagée des chemins de fer, et notamment à son manque de vision concernant le transport à grande vitesse.

Force est de constater que le gouvernement traîne lamentablement de la patte dans le dossier du TGV, au point de se demander s'il ne regarde pas tout simplement le train passer!

À l'heure où le gouvernement est préoccupé de prendre le virage de l'autoroute de l'information, il néglige de prendre le virage du transport à grande vitesse, ce qui permettrait aux citoyens et citoyennes du Canada et du Québec d'avoir accès à un réseau moderne, efficace et économique de transport.

Le TGV représente une véritable révolution dans le domaine des transports de surface, une révolution, à certains égards, aussi marquante que celle de l'autoroute de l'information. Les Euro-

péens l'ont bien compris. Alors que Français, Allemands et Suédois ont tous réglé leur montre à l'heure du transport à grande vitesse, il reste au gouvernement canadien de se mettre à l'heure de la modernité, puisque l'implantation d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor aurait pour conséquence d'assurer à une population de près de 10 millions de personnes un moyen de transport ultra-rapide.

Un trafic de l'ordre de 15 millions de déplacements annuels nécessite des moyens de transports efficaces. À l'aube du troisième millénaire, le Canada et le Québec se doivent de développer un moyen de transport de l'avenir. La technologie du TGV est la solution nécessaire et logique.

Cette technologie développée initialement par la France s'est caractérisée par sa rentabilité, sa sécurité, sa commodité, son confort et surtout par ses performances de vitesse. Découlant d'un concept technologique révolutionnaire, respectueux de l'environnement, le TGV amoindrit la pollution sonore et réduit grandement la consommation d'énergie. Par ses performances, il s'est imposé au marché européen pour les déplacements de moyennes et grandes distances. En accédant à des vitesses commerciales de 300 km/heure, il est devenu par rapport au mode traditionnel un moyen de transport très compétitif. Comparé à l'automobile, le TGV est plus rapide, plus confortable, plus sécuritaire et plus économique. Comparé à l'avion, il s'en démarque largement, puisqu'il canalise le déplacement de la population sur l'ensemble d'un territoire; il permet plus facilement l'accessibilité aux centres-villes; par les voies ferrées existantes, il pénètre au coeur des cités.

La technologie du TGV allie donc trois caractéristiques essentielles au succès d'un réseau de transport moderne: connectivité, connectivité et nodalité. En tenant compte de ces caractéristiques, l'implantation d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor n'est plus un projet à laisser sur une voie de garage, mais une nécessité.

M. Rémi Bujold, président de l'une des firmes de consultation ayant travaillé sur le dossier du TGV, déclarait que ce projet sera rentable s'il accapare 40 p. 100 du marché du corridor Montréal-Toronto, lequel marché ne représente à l'heure actuelle que 13 p. 100 des besoins de transport.

Comme le faisait remarquer mon collègue de Kamouraska—Rivière-du-Loup dans son intervention de mai dernier, la rentabilité de ce système repose sur son efficacité: «Québec—Montréal, 85 minutes; Montréal—Ottawa, 45 minutes; un rêve, et Montréal—Toronto, 140 minutes, et ce à 50 p. 100 du coût du transport aérien.»

Devant l'inertie du gouvernement, mon collègue se questionnait à savoir si Ottawa était davantage occupé à défendre les intérêts du lobby des transporteurs aériens qu'à prendre part à un projet créateur d'emplois, innovateur au plan technologique et puissant moteur économique des entreprises d'ici.

Le TGV a reçu l'appui d'une multitude de groupes, d'organisations publiques et privées, autant au Canada qu'au Québec. Bombardier, société multinationale, leader incontestable dans le