

Initiatives ministérielles

pauvres pour payer de l'impôt, bien qu'un grand nombre d'entre elles fassent des millions de dollars de profits, elles ont les moyens de faire des dons aux partis conservateur et libéral du Canada. Cela devrait être révélateur pour tous ceux qui veulent entendre ou qui ont des oreilles pour entendre, du fondement sur lequel repose notre système politique canadien. Le secteur des sociétés est protégé, indépendamment du parti qui est au pouvoir, que ce soit le Parti libéral pendant de si nombreuses années ou le Parti conservateur.

C'est pourquoi nous avons vu, au cours des dernières semaines, que l'opposition du Parti libéral à la taxe sur les produits et services n'est plutôt que pour la forme, que les libéraux cherchent à se dissocier de l'authenticité et de la ténacité de l'opposition des néo-démocrates à cette taxe, car ils savent que la TPS fait partie du programme des sociétés et que, si les conservateurs ne la mettent pas en oeuvre et qu'ils sont élus aux prochaines élections, ce sont eux qui devront se conformer aux exigences des mêmes maîtres. Voilà pourquoi ils font preuve de cette réticence bizarre et ne s'opposent pas farouchement à la TPS. Ils espèrent quand même donner cette impression, tout en souhaitant vivement que le gouvernement réussisse à la faire adopter.

• (1805)

Naturellement, ce que nous retirerons de l'épopée du Parti conservateur à la tête du pays de 1984 à 1992 ou 1993, ou quand son mandat expirera de sa belle mort, sera le fait que les conservateurs auront fait la sale besogne du Parti libéral du Canada. Ils auront fait ce que l'aile droite du Parti libéral du Canada aurait voulu faire, mais ce qu'elle aurait eu plus de mal que les conservateurs à accomplir. Pour être juste envers les libéraux, disons que ce qu'ils feraient de manière timide et évasive, les conservateurs l'accomplissent avec enthousiasme. D'une certaine façon, cela fait des conservateurs des adversaires plus dignes de nous, mais également plus destructeurs parce qu'ils manquent de retenue dans leurs mesures.

La réalité, c'est que la classe moyenne au Canada, les travailleurs à revenu faible ou moyen, est attaquée de toutes parts par les mesures fiscales et sociales du gouvernement. La population commence à se rendre compte qu'elle est en butte aux attaques du gouvernement. Elle commence à se rendre compte qu'il lui est de plus en plus

difficile de boucler son budget et, quoi qu'elle fasse, elle se retrouve toujours aux prises avec une augmentation, généralement de taxe ou de prix, ou une diminution, généralement des avantages ou des services dont elle jouissait jusqu'alors. Les Canadiens ne toléreront pas très longtemps cette situation. C'est malheureux que, de par sa nature, le régime politique du Canada n'offre aux Canadiens que le choix entre bonnet blanc et blanc bonnet, entre le couteau et la fourchette pour manger la soupe, quand la cuiller est là, à portée de la main.

Je voudrais également aborder d'autres questions, notamment celle de la politique des transports au pays. Je n'ai plus tellement l'occasion de traiter de ce sujet depuis que je suis le porte-parole de mon parti pour les affaires extérieures. La politique des transports au pays est très importante pour tous les Canadiens et pour les habitants de ma circonscription. Je pourrais évoquer un certain nombre de problèmes dans ce domaine, mais je commencerais par ce qui a le plus retenu l'attention depuis les dernières élections, soit les compressions chez VIA Rail. Je trouve que ces compressions résument les carences de la politique du gouvernement et en constituent en quelque sorte le triste symbole.

Depuis les années 1920 et vraisemblablement peut-être avant, un train dessert de nombreux habitants de ma circonscription qui ont des maisons de campagne échelonnées le long de la voie principale du CN dans des localités comme Ophir, Winnitoba, Rice Lake, Malachi et Ottermere. Depuis des années, ces gens-là empruntent pour se rendre le vendredi soir à leur maison de campagne et pour en revenir le dimanche soir, ce train spécial désigné sous le nom de *Camper Special*. Au début des années 1980, à la suite de négociations entre VIA Rail et les propriétaires de résidence secondaire, l'itinéraire de ce train a été modifié de façon à assurer le service entre Winnipeg et Capreol, tout en satisfaisant les besoins de ces derniers.

Lorsque le député de Roberval, l'ancien ministre des Transports, a ordonné à VIA Rail d'élaborer un projet d'austérité, il a insisté pour que VIA Rail maintienne le service sur neuf tronçons éloignés, y compris le tronçon reliant Winnipeg et Capreol. VIA Rail a bel et bien maintenu le service sur huit de ces neuf tronçons, mais il a intégré en quelque sorte le neuvième, soit celui reliant Winnipeg et Capreol, au service transcontinental qui va