

Les crédits

• (1730)

Cela peut nous aider à comprendre pourquoi, de nos jours, la population du Canada se définit par rapport à l'adversaire, plutôt que de s'identifier à l'allié. Sur un plan philosophique, elle se définit en fonction de ce qu'elle désapprouve, plutôt qu'en fonction de ce qu'elle défend. C'est parce que nous avons fait appel au caractère négatif, frustré, colérique, colonisé, laissé pour compte et fermé de la population canadienne et que nous avons oublié de stimuler les liens qui nous unissent.

Je suis entièrement d'accord avec le député. Ce n'est pas qu'une question d'argent. On parle de bâtir un pays. Il s'agit de faire en sorte que, tout compte fait, les gens pensent que leur citoyenneté canadienne leur confère quelque chose d'unique, quelle que soit leur origine. Certains vivent dans les montagnes, d'autres dans les prairies, certains ont de l'eau, d'autres la sécheresse. Ils parlent différentes langues. L'économie peut être florissante ou saisonnière, selon les endroits. Un tas de choses nous rendent différents les uns des autres. Mais nous avons certains traits communs, quel que soit le lieu où l'on vive. Ce qui nous unit, c'est notre sens des valeurs.

Le député a tout à fait raison quand il dit que les transports étaient l'une de ces valeurs que nous partageons, l'une des choses qui nous permettaient de nous définir comme Canadiens, quel que soit l'endroit où l'on vivait, quelle que soit notre condition ou notre langue maternelle. C'est le message que j'ai essayé de communiquer aussi souvent que possible à la Chambre. Mais je pense que le gouvernement, à force de ne penser qu'à l'aspect financier et de poursuivre son idéologie de droite, a oublié le sens de ce message. Je ne crois pas qu'il ait agi délibérément. Ce n'était pas prémédité, mais pas tout à fait accidentel, non plus. Comme le faisait remarquer le député, le gouvernement n'a vraiment pas vu, ou peut-être a-t-il oublié, les 83 p. 100 du territoire canadien qui ne sont pas représentés par des députés d'en face.

Mme le vice-président: Si je ne m'abuse, le député de Elk Island va partager son temps de parole avec un autre député.

M. Brian O'Kurley (Elk Island): Madame la Présidente, je voudrais intervenir pour répondre à la motion du député selon laquelle la déréglementation du secteur des transports par le gouvernement est un échec. Il n'y a rien de vrai là-dedans. Non seulement je m'offusque de cette

affirmation, mais je crois également qu'elle s'appuie sur des arguments plutôt faibles, sinon tout à fait ridicules.

Depuis 1985, le gouvernement prend un certain nombre de mesures et de nombreuses décisions difficiles pour s'assurer que le secteur des transports au Canada puisse prospérer sans entrave, dans un climat plus propice à la concurrence. Il s'agissait de libérer nos transporteurs aériens de l'ingérence indue du gouvernement et de leur donner la latitude voulue pour parvenir à de nouveaux sommets limités seulement par leur imagination, leur dynamisme et leur détermination.

L'établissement de ce nouveau climat n'avait pas un but intéressé. Il semble plutôt profiter à tous ceux qui voyagent pour le travail ou pour le plaisir ou se servent des services de transport pour acheminer leurs produits. En outre, étant donné que les affaires et les transports au Canada sont liés inextricablement et qu'ils sont en pleine croissance, le gouvernement aura du mal à se lancer dans une voie pouvant menacer le succès d'un de ces secteurs.

C'est justement de succès dont je voudrais surtout parler aujourd'hui et plus précisément de VIA Rail qui personnifie la devise «Petit train va loin». Les problèmes de VIA Rail à la fin des années 1970 et durant les années 1980 découlaient en partie de la très grande ingérence gouvernementale dans le secteur des transports. On subventionnait en effet directement 75 p. 100 du coût du transport ferroviaire. Cela était quelque peu injuste pour le transport aérien qui était moins subventionné, même s'il l'était indirectement par l'entremise de l'infrastructure. C'était également tout à fait inéquitable pour le transport par autocar qui ne profitait de pratiquement aucune subvention directe. En outre, ce mode de transport était en concurrence directe avec VIA Rail, qui était fortement subventionnée, sur un certain nombre d'itinéraires comparables.

Les énormes subventions gouvernementales et le refus du gouvernement d'appliquer des règles du jeu égales pour tous, n'incitaient absolument pas VIA Rail à se moderniser ou à innover puisque la société savait fort bien que le gouvernement épongerait les déficits dans les services ferroviaires voyageurs.

Avec le recul, on peut dire que les devins, les prophètes de malheur, qui ont prévu en 1989 que le ciel allait inévitablement nous tomber sur la tête à la suite de la rationalisation de VIA Rail, pratiquent sans aucun doute leur art ailleurs aujourd'hui.