

neux de l'Alberta sont indispensables à la santé économique et à la sécurité nationale du Canada.

Il y a deux problèmes: les permis et les prix; le premier est politique, et le second économique. Les libéraux ont échoué complètement sur les deux chefs à encourager l'exploitation des sables bitumineux.

L'Alberta a le pouvoir d'octroyer les permis, mais s'y refusera tant que n'aura pas été conclue une entente globale sur l'énergie avec Ottawa. Marc Lalonde a manqué lamentablement à ses engagements envers les Canadiens l'an dernier en ne faisant aucun effort notable pour en arriver à une telle entente avec l'Alberta.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Voilà pourquoi nous avons des manchettes du genre «La décision d'Esso pourrait nuire aux entreprises»; «L'exode hors de Cold Lake: l'Ontario y perd elle aussi». Ce ne sont pas seulement les localités du nord de l'Alberta qui en souffriront, mais l'économie du Canada tout entier. Nous rêvons de réaliser l'autarcie énergétique, mais la partie est déjà perdue. Nous sommes en train de perdre nos experts, nos chercheurs et pourtant le Canada a désespérément besoin de pétrole. A cause de ce retard, la construction de cette usine sera reportée d'environ deux ans, ce qui, en soi, coûtera aux Canadiens quelque 5.6 milliards de dollars. Monsieur l'Orateur, nous ne pouvons continuer ainsi.

Si nous regardons l'économie, les taux d'intérêt, le chômage, l'inflation, l'énergie, vraiment, il n'y a rien de bon à dire au sujet de la présente session du Parlement. Elle n'a rien produit, pas même un iota, pour encourager l'unité nationale. Le gouvernement est littéralement en train de déchirer le pays. Il ne nous a pas saisis d'une seule mesure législative tendant à relancer l'économie, monsieur l'Orateur. Pas une seule mesure législative énergétique positive n'a été adoptée. Nous dépendons des importations de plus en plus chaque jour, et la situation a tout l'air de vouloir s'aggraver. Un accord est toujours aussi lointain. On a suspendu le projet de Cold Lake et on songe à en faire autant pour celui d'Alsands. Le prix de l'essence et du pétrole a augmenté et les tensions se maintiennent. Monsieur l'Orateur, pas un seul projet de loi n'a été présenté au cours de la session apte à venir en aide au Canadien moyen. Le gouvernement actuel n'est pas seulement un échec total, c'est une catastrophe.

M. Ted Miller (Nanaimo-Alberni): Monsieur l'Orateur, comme bien d'autres députés en ce moment et probablement comme beaucoup d'autres qui vont prendre la parole à une heure demain matin, je suis quelque peu surpris de constater que nous soyons ici ce soir. Mais compte tenu de ceci et de certaines des difficultés et problèmes auxquels est encore confronté notre pays, je n'ai guère apprécié de devoir rester ici lundi dernier sous prétexte que cela allait aider d'une certaine façon les postiers à conclure un accord avec le gouvernement du Canada. Je ne pense que nous nous fassions beaucoup d'illusions dans notre parti et que nous croyons que le fait de siéger aura vraiment contribué au progrès des négociations entre l'employeur et les employés. Cela nous a donné cependant l'occasion cette semaine de poser quelques questions sur certains problèmes très importants auxquels est encore confronté notre pays.

La question des transports ferroviaires au Canada, VIA Rail et la possibilité d'une suppression massive de liaisons ferroviaires que de nombreux Canadiens veulent que l'on conserve constituent une question très importante au Canada, sur le

Congé d'été

continent mais aussi dans l'île de Vancouver. La motion de clôture à laquelle vient d'avoir recours le gouvernement cet après-midi, chose inutile à mon avis, me donne l'occasion d'expliquer au gouvernement certaines des préoccupations des gens de l'île de Vancouver au sujet de VIA Rail et de certaines des mesures prises au fil des années pour assurer le maintien de ce service ferroviaire.

Le maintien de ce service est réclamé par les gens de l'île de Vancouver qui reconnaissent qu'un réseau ferroviaire peut constituer un lien très important entre les localités de l'île depuis Victoria au sud jusqu'à Courtenay dans le nord en passant par l'estuaire de Port Alberni. Cette ligne ferroviaire relie 24 localités dont certaines sont très petites alors que d'autres sont assez importantes et en pleine expansion. Elle permet de délester le réseau routier de l'île de Vancouver et pourrait même davantage y contribuer si on lui en donnait la possibilité. Il semble que le gouvernement actuel va faire ce que le CPR n'a pas pu faire antérieurement parce que la Commission canadienne des transports ne le lui avait pas permis, c'est-à-dire supprimer la ligne ferroviaire de l'île de Vancouver. Pendant de nombreuses années le CPR s'est efforcé de réduire son service-passagers tout en conservant son service de fret dans l'île.

● (1850)

En 1978, lors d'une audience tenue à Victoria à propos de la demande du CP de réduire son service sur ce trajet, de nombreuses associations communautaires, des groupes municipaux et des individus, comme les travailleurs syndiqués des chemins de fer, ont présenté des instances au président de la CCT de l'époque, Edgar Benson. Vers la moitié des audiences, tout le monde exultait parce qu'on avait entendu dire que le service-voyageurs allait être maintenu dans l'île de Vancouver. En effet, la ligne E & N allait obtenir un sursis et le service-voyageurs continuerait pendant quatre ans.

La véritable signification de cet événement n'a pas été comprise sur-le-champ parce que les gens ont cru que la CCT obligeait le CP à honorer ses obligations et à assurer un service-voyageurs aux Canadiens et aux habitants de l'île de Vancouver. Mais ce qui s'est produit, c'est que le gouvernement a décidé que VIA Rail assumerait ce tronçon non rentable et qu'il subventionnerait les pertes du CP en lui louant du matériel et en assumant les pertes découlant du service-voyageurs dans l'île de Vancouver. C'est ainsi qu'après avoir bénéficié de concessions territoriales et minières ainsi que de locations avantageuses relativement au bois d'œuvre et après avoir érigé un empire immobilier, le CP a pu tirer les marrons du feu et le gouvernement, avec beaucoup de magnanimité, a autorisé les contribuables canadiens à assumer les coûts de cette affaire non rentable.

Maintenant, trois ans plus tard, le gouvernement se prépare, par le biais de son programme de restrictions, à faire lui-même ce que le CP ne pouvait pas faire, et ce, avec beaucoup plus de cynisme. Il n'y aura même pas d'audiences publiques au cours desquelles les habitants de l'île de Vancouver pourront faire valoir leur opinion, la nécessité du service ferroviaire et exposer de quelle façon nous aimerions que le système fonctionne car à l'heure actuelle, il ne fait pas ce qu'il pourrait ou ce qu'il devrait faire.