

Congé d'été

D'après cette règle, le gouvernement fédéral ne semble pas avoir de raison de mettre fin au service transcontinental voyageurs de VIA Rail Canada qui passe par Edmonton. Le comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports n'a pas plus de raison d'approuver la demande d'interruption...

Au cours du mois de juin, selon VIA, les trains transcontinentaux en partance de Calgary ont transporté un total de 12,621 personnes. Les trains qui partaient d'Edmonton en ont transporté 539 de plus.

On prévoit que les chiffres de juillet pour Edmonton seront beaucoup plus élevés. C'est surtout parce que VIA ajoute du matériel aux trains d'Edmonton depuis le début de juin et qu'elle continue d'en ajouter pour répondre aux ventes accrues.

Nous voulons un exposé des faits. Nous ne voulons pas être soumis à un décret du cabinet contournant le processus réglementaire, sans recours ni possibilité pour les Canadiens concernés d'exprimer leur mécontentement ou leur opposition contre cette action. Je supplie le ministre des Transports et tous les membres du gouvernement de réfléchir sérieusement aux répercussions avant de procéder à l'abandon massif que l'on propose.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Le maire d'Edmonton a résumé la situation assez bien dans un télégramme qu'il a envoyé au ministre des Transports. Je vous le lis:

A un moment où le Canada devrait consolider ses réseaux de communication, votre gouvernement semble chercher à les détruire dans l'un des secteurs les plus importants au Canada. A un moment certainement aussi crucial de l'histoire du Canada, nous devrions favoriser l'esprit de collaboration, et non pas de séparation. Toute décision unilatérale de la part de votre gouvernement ne peut que nuire à l'esprit d'unité au Canada.

Dans un autre télégramme envoyé par la Chambre de Commerce d'Edmonton, on lit ceci:

Cette proposition est tout à fait inacceptable pour les habitants de la région. Pareille initiative accroîtrait considérablement le sentiment d'aliénation chez les habitants de l'ouest du Canada.

Voici un passage du télégramme de la Chambre de Commerce d'Edson et de la région:

La Chambre de Commerce d'Edson et de la région recommande fortement que le gouvernement fédéral, avant de prendre une décision définitive, donne aux localités et aux personnes intéressées la possibilité de faire entendre leurs objections au projet du retrait partiel ou total de ce service ferroviaire essentiel.

La question soulève des objections et des préoccupations un peu partout dans le pays, j'en suis sûr. Si le ministre des Transports ne veut pas que la CCT traite de la question, il devrait alors soumettre sa proposition à un comité parlementaire avant de prendre une décision définitive. Il devrait laisser au comité parlementaire le soin d'étudier son projet et d'entendre les témoins qui veulent faire connaître leurs points de vue. Il pourrait ensuite prendre sa décision. Mais il ne devrait pas agir unilatéralement. Il devrait éviter de procéder par décret, ce qui ne saurait que nuire aux habitants de la collectivité visée et ajouter aux problèmes qui divisent le pays.

Le ministre sait certainement que VIA Rail a grand besoin de capitaux pour améliorer son matériel. La société a fait de l'excellent travail au titre de la publicité, mais il lui faut à présent donner un produit de la qualité promise. En fait, VIA Rail en est en ce moment au point où l'on pourrait presque l'accuser de publicité frauduleuse. La société emploie de bonnes méthodes publicitaires, mais il lui faut maintenant offrir le produit dont elle vante les mérites dans sa publicité. La société aura besoin d'au moins 200 millions en capitaux chaque année pendant les cinq prochaines années pour remettre en état le matériel actuel et ériger la flotte et l'infrastructure

qui sont nécessaires pour assurer un bon service-voyageurs.

● (1840)

Nous devons tirer au clair la question de savoir si le service-voyageurs doit avoir la priorité sur le transport des marchandises. Voilà un autre problème qui n'a pas encore été résolu. VIA n'a aucun pouvoir en réalité. Elle est défavorisée par rapport aux autres sociétés ferroviaires et ne peut rien contre elles. Elle est obligée de conclure des ententes temporaires. Il s'agit de contrats d'un an renégociables à l'échéance, mais en vertu desquels les frais subis par les sociétés ferroviaires sont imputés à VIA Rail. Ce n'est pas une façon de gérer une société ferroviaire et la formule d'administration des frais doit être révisée.

Je demande donc instamment au ministre des Transports et au ministre du Travail (M. Regan), qui est présent et fait signe que oui de temps en temps, de mettre de l'ordre dans tout cela avant de chambarder les réseaux de lignes, ce qui prive beaucoup de Canadiens du service-voyageurs. Je le dis de la façon la plus objective et sans le moindre esprit partisan. Je sais que c'est un service coûteux, mais les Canadiens doivent décider une fois pour toutes s'ils veulent d'un service-voyageurs au Canada. Tout ce que j'ai vu, tous les témoignages portés devant la CCT que j'ai lus portent à croire qu'une très grande majorité de Canadiens sont et continueront d'être en faveur d'un service-voyageurs efficace au Canada. Je presse le gouvernement d'en tenir compte.

La situation énergétique est une autre question dont on ne s'est pas suffisamment occupé au cours de la session. Nous connaissons vraiment une crise énergétique aggravée par la suspension de la construction de l'usine de traitement du pétrole lourd au coût de 12 milliards de dollars à Cold Lake de même que par les perspectives de suspension du projet Alsands. On ne peut décrire la suspension de la construction de l'usine de Cold Lake que comme la décision la plus funeste jamais prise dans le secteur énergétique au Canada. Je dois le dire très catégoriquement et très carrément, monsieur l'Orateur, c'est sur le gouvernement libéral à Ottawa qu'il faut en rejeter le blâme.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: La chose est amplement démontrée dans un éditorial publié dans le *Journal* d'Edmonton du vendredi 10 juillet 1981. Soit dit en passant, l'éditeur, M. Patrick O'Callaghan, a été un certain temps un libéral bon teint. Il a reconnu les politiques destructrices suivies contre les intérêts de l'Ouest, et n'est certes pas à l'heure actuelle un chaud partisan du gouvernement actuel. Cela ne veut pas dire qu'il n'est plus libéral, mais il a exprimé un point de vue qui, je vous l'assure, monsieur l'Orateur, est partagé par la plupart des Canadiens de l'Ouest. L'éditorial s'intitule «L'échec d'Ottawa».

Imperial Oil a mis au rancart son projet de construction d'une usine de traitement du pétrole lourd à Cold Lake. Alsands décidera probablement d'ici deux semaines de suspendre la construction de son usine au nord de Fort McMurray. La responsabilité de ces retards regrettables incombe aux libéraux d'Ottawa.

Le Canada a désespérément besoin de ce pétrole. La production de pétrole conventionnel tombera de 1.3 million de barils par jour qu'elle est actuellement à 710,000 barils en 1985 et 400,000 barils seulement en 1990. Le Canada n'a aucun espoir de sécurité énergétique sans un nouvel effort important de production pétrolière. Même compte tenu du gisement d'Hibernia, les sables bitumi-