

la Commission toujours, la capacité du terminus céréalier n'est pas conçu pour les fluctuations actuelles de l'expédition ni pour satisfaire la demande des importateurs dans les années à venir. Je me réfère au discours prononcé par M. Harold F. Bjarnason, économiste en chef de la Commission canadienne du blé lors de la réunion du Conseil des grains du Canada à Calgary, le 18 octobre.

En revanche, les compagnies de chemin de fer parlent de la sous-utilisation du réseau ferroviaire. Selon elles, actuellement seuls 50 à 70 p. 100 de la capacité du réseau seraient utilisés sur la ligne de Thunder Bay et de 40 à 60 p. 100 sur celle de Vancouver. Ces déclarations semblent se contredire. Ils justifient un examen et une étude approfondie. Les activités du port de Churchill ont été ralenties par des problèmes syndicaux. Il y a eu deux arrêts de travail au port de Thunder Bay. Dans une certaine mesure, ces arrêts de travail entraînent une différence de 2.3 millions de tonnes de grain entre la présente année civile et la prochaine. En dollars et en cents, cela représente une perte d'environ 350 à 400 millions de dollars pour les producteurs canadiens.

D'après l'étude que la Commission canadienne du blé a faite de la récolte de l'an dernier, étude confirmée par son économiste principal, M. Bjarnason, nous aurions pu vendre 25 millions de tonnes de grain si nous avions pu transporter cette quantité. Nous nous sommes en fait contentés de vendre un tout petit peu plus de 21 millions de tonnes. Ces quatre millions de tonnes que nous n'avons pas vendues représentent une perte directe d'environ 500 millions de dollars pour l'économie canadienne. Il existe une faille importante dans notre réseau. A moins que nous ne prenions tout de suite les mesures qui s'imposent pour inverser cette tendance et remédier à la situation, le Canada risque de perdre sa position traditionnelle à l'avant-garde du marché mondial des exportations.

Nous devons nous attaquer immédiatement à deux problèmes. Premièrement, nous devons tout de suite remettre de l'ordre dans nos activités. Nous devons utiliser à pleine capacité le matériel et les installations dont nous disposons déjà. On a proposé un certain nombre de solutions, on en étudie quelques-unes, on en met d'autres en application et on oublie le reste. Deuxièmement, nous devons nous donner une capacité supplémentaire suffisante pour répondre aux marchés prévus pour les années 80. Il faut en fait que notre capacité de transporter du grain sur les marchés de l'exportation fasse un bond très important.

Au lieu d'accuser les chemins de fer, la Commission canadienne du blé ou les sociétés cérésières, j'espère que nous pourrions rationaliser ce problème ou le résoudre de façon raisonnable et sensée. Des changements de structure s'imposent, et peut-être devrait-on apporter des modifications dans les détails.

J'aimerais proposer quelques solutions, des solutions que l'on peut mettre en application dès maintenant, et qui nous aideront dans certains cas à relever les défis de l'avenir. D'abord, il devient de plus en plus clair que nous avons besoin d'un ministre qui puisse consacrer plus de temps, plus de ses efforts à ce problème très grave. Je ne doute pas un instant que l'actuel ministre ait la compétence voulue pour assumer ses

responsabilités, mais à mon avis, en toute justice, les cultivateurs de l'Ouest du Canada, en fait tout le secteur agricole, méritent un ministre capable de consacrer plus de temps et de prendre plus d'initiatives pour faire face à ce problème de première importance.

● (1612)

Nous avons étudié le système actuel presque à n'en plus finir. La Commission Hall a présenté des suggestions, et proposé des solutions très précises dont mes collègues traitent au cours du débat. Nous avons nommé des coordinateurs, des commissions, fait faire toute sorte d'études. Il est temps maintenant de commencer à mettre en œuvre quelques-unes des recommandations qui ont été formulées.

Sur ce plan-là, à mon avis, nous n'agissons pas assez vite. Le ministre parle d'exiger trop du système, et semble chercher se soustraire au problème en disant que si nous produisions moins sur la terre, les problèmes actuels ne se poseraient pas. Je me demande souvent ce qui est advenu de son grand thème «tendre vers le milliard». On semble l'avoir laissé tomber en cours de route. A cet égard, n'oublions pas que c'est au ministre actuel que nous devons le programme de réduction des emblavures dans le cadre duquel on a payé les céréaliculteurs pour ne pas semer de blé. Quand le ministre a recours à ce genre de logique, nous devenons un peu méfiants.

Comme mon ami de Regina l'a souligné, le système actuel limite notre capacité, et par conséquent notre potentiel sur les marchés du monde, de quelque 21 millions de tonnes. J'aimerais vous citer un autre passage du discours de M. Bjarnason:

Il semble donc que le volume annuel maximum que notre système actuel soit capable de transporter pour l'exportation soit d'environ 21 millions de tonnes. S'il était plus élevé, nous n'aurions pas à reporter 1.5 million de tonnes de grains d'exportation à l'année commerciale 1978-1979.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Je dois malheureusement informer le député qu'il a épuisé son temps de parole. Il peut toutefois continuer du consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Monsieur l'Orateur, l'article 58(13) du Règlement stipule que l'auteur d'une motion...

... et le député qui parle immédiatement après lui peuvent parler pendant trente minutes.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Le passage que le député vient de lire s'applique au député qui propose une motion et au porte-parole du gouvernement. Le temps de parole de tous les autres députés est de vingt minutes.

M. Mazankowski: Dans ce cas, monsieur l'Orateur, je serai aussi bref que possible. Je voudrais tout simplement signaler, à l'instar de mon honorable ami, que compte tenu de la capacité de notre parc actuel, nous ne pouvons expédier que 21 millions de tonnes de céréales vers les ports d'exportation. Vu la difficulté que nous éprouvons à coordonner nos expéditions, on peut se demander si ce secteur est géré de façon efficace. Il est étrange également que nous ne puissions élaborer des stratégies de commercialisation qui tiennent compte des périodes creuses de notre saison d'expédition.